

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Hospodaření Dopravního podniku Ostrava, a.s.
Financial Management of Dopravní podnik Ostrava, a.s.

Student :

René SVOBODA

Vedoucí bakalářské práce :

Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2010

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracoval samostatně pod vedením Ing. Davida Lenerta, Ph.D., MBA, přílohu č. 1 - Požadavky na hromadnou osobní dopravu, jsem převzal beze změn.

V Ostravě 7. května 2010

.....
René SVOBODA

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání bakalářské práce

Student:

René Svoboda

Studijní program:

B6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor:

6202R055 Veřejná ekonomika a správa

Specializace:

02 Veřejná ekonomika a správa

Téma:

Hospodaření Dopravního podniku Ostrava, a. s.
Financial Management of Dopravní podnik Ostrava, a.s.

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Doprava jako součást veřejného sektoru
 3. Dopravní podnik Ostrava, a. s.
 4. Hospodaření Dopravního podniku Ostrava, a. s.
 5. Zhodnocení hospodaření Dopravního podniku Ostrava, a. s.
 6. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- PEKOVÁ, J.; PILNÝ, J.; JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. vyd. Praha: ASPI, a.s., 2008. 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
- SUROVEC, P. *Provoz a ekonomika silniční dopravy I. díl*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU, 2000. 119s. ISBN 80-7078-735-X.
- LACEK, M. *Městská doprava, základy teorie a praxe I. díl*. 1. vyd. Praha: Nadas, 1983. 246 s.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 20.11.2009

Datum odevzdání: 07.05.2010



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Obsah

1. Úvod	1
2. Doprava jako součást veřejného sektoru	2
2.1 Požadavky na veřejnou osobní dopravu	2
2.2 Dopravní průzkum	4
2.3 Dopravní podnik a jeho funkce	5
2.4 Organizace a metody řízení podniku HOD.....	7
2.5 Jízdní řád.....	8
2.6 Dopravní politika	9
2.7 Financování dopravy	10
3. Dopravní podnik města Ostravy, a.s.....	13
3.1 Historie a vývoj DPO, a.s.....	13
3.1.1 <i>Období Rakouska – Uherska a první republiky</i>	13
3.1.2 <i>Období druhé světové války</i>	14
3.1.3 <i>Období od konce druhé světové války do 90 let</i>	15
3.1.4 <i>Městská hromadná doprava období od 90 let doposud</i> .	15
3.2 Základní údaje o DPO, a.s.	16
3.2.1 <i>Provozovny a dílny DPO, a.s.</i>	16
3.2.2 <i>Provozovaná síť DPO, a.s.</i>	17
3.3 Systém ODIS u MHD Ostrava	17
4. Hospodaření Dopravního podniku Ostrava, a.s... ..	20
4.1 Cíl průzkumu.	20
4.2 Metoda daného průzkumu.....	20
4.3 Statistické zpracování.....	21
4.4 Tabulkové a grafické znázornění.....	22
4.4.1 <i>Výsledky hospodaření v letech 2004 – 2008</i>	22
4.4.2 <i>Tržby z MHD</i>	25
4.4.3 <i>Investiční výstavba</i>	27
4.4.4 <i>Přepravní kontrola</i>	28

5. Zhodnocení hospodaření Dopravního podniku Ostrava, a.s. 29

5.1 Celkový hospodářský výsledek Zadejte název kapitoly (úroveň 2).....	30
5.2 Personální oblast.....	33
5.3 Dopravní nehody	35
5.4 Opatření ke snížení dopravní nehodovosti.	37
5.5 Návrhy na zlepšení hospodaření	39

6. Závěr 40

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Seznam příloh

Prohlášení

Přílohy

1. ÚVOD

Práce se zabývá městskou dopravou (dále jen MD), která je neoddělitelnou součástí života měst, jenž rozsahem svých poskytovaných služeb uspokojuje potřeby zde žijících obyvatel. Největší vliv na MD mají finance, které ovlivňují veškeré hospodaření a vývoj podniku. Jak bude podnik hospodařit úzce souvisí na schopnostech a dovednostech nejen managementu, ale všech lidí podílejících se na zajištění MD.

Cílem a předmětem bakalářské práce je rozbor hospodaření Dopravního podniku Ostrava, a.s. a to formou analýz a srovnání jeho hospodaření v jednotlivých letech.

Práce je koncipována do dvou částí - teoretické a praktické. V teoretické části bude obsahově uvedena doprava jako součást veřejného sektoru. Pokusím se podrobně charakterizovat veškeré prvky, kterými se Dopravní podnik Ostrava, a.s. (dále jen DPO) zavazuje poskytovat přepravní služby občanům města Ostravy a jeho okolí. Následně se můžete dozvědět něco o DPO z jeho historie, od počátků zavedení městské hromadné dopravy (dále jen MHD) až po současnost.

Praktická část bude věnována samotnému hospodaření a jeho zhodnocení. V této části budu používat metody statistického srovnání za roky 2004 až 2008. Jako zdroje budu používat oficiálně zveřejňované hospodářské výsledky DPO. Budu se zabývat rozбором trendů, jakým se hospodaření ubíralo a jak se tyto trendy odrazily na poskytovaných službách pro občany.

Metoda zde použita je zvána „od stolu“ – Desk Research, jenž spočívá na sběru již dostupných dat, tato data jsou již však v pozici sekundárních zdrojů informací. Jedná se tedy o sekundární statistickou analýzu daných faktorů. Výsledky rozboru statistického srovnání, zaměřené na analýzu vývoje nákladů a výnosů, jsou zde uváděny v grafické podobě ve formě tabulek a grafů.

V závěru práce vyslovuji své názory a návrhy na možné zlepšení hospodaření a jak přiblížit hromadné osobní dopravě (dále jen HOD) širší skupině obyvatel Ostravy a okolí.

K vypracování bakalářské práce byla použita odborná literatura z problematiky veřejné správy, interní materiály DPO, statistická data a webové stránky DPO, včetně příslušné legislativy.

2. Doprava jako součást veřejného sektoru

Na hromadné osobní dopravě závisí osídlení území a měst. Musí zabezpečovat všechny nutné přepravní požadavky, aby byly splněny podmínky a nároky na rychle rostoucí rozvoj měst a zlepšování životního prostředí. Naléhavost je také kladena na koordinaci činností v celém dopravním systému. Doprava musí nejen zajišťovat ony přepravní požadavky, ale musí svou optimálností přispívat k celkovému hospodářskému rozvoji a k tempu růstu životní úrovně obyvatelstva. Toho lze dosáhnout pouze v tom případě, že budeme chápat dopravu jako ucelený systém. Nelze ji chápat jako určitý druh činnosti, ale jako jednotný systém, zahrnující všechny druhy přepravy. Lze ji také chápat jako souhrn technických, technologických, ale i funkčně odlišnými dopravními činnostmi – dopravní organismus, který je vytvářen společností a ekonomikou k uspokojení potřeb k přemísťování a k zajišťování jejího vývoje. Postavení MHD v rámci veřejného sektoru České republiky je nepochybné. Provozování MHD je závazkem veřejné služby. Silniční a MHD doprava je soustava technologických navzájem souvisejících a organizovaných způsobů řízených z hlediska prostoru a času a pohybu dopravních prostředků, které umožňují přemísťování osob a jejich zavazadel mezi subjektivně danými a zvolenými místy v požadovaném čase. Technologie dopravy je dána i principy provozu dopravních prostředků na dopravní síti, vymezena trasami a zastávkami, přičemž je předem stanoven časový harmonogram tohoto provozu.

2.1 Požadavky na veřejnou osobní dopravu

Aby došlo k naplnění poslání hromadné osobní dopravy, musí být v popředí zájmů konkurence schopnost s osobní automobilovou dopravou a aby se stala hlavním nositelem přepravy osob je nutnost splnit požadavky, které jsou na ni kladeny - **viz. příloha č. 1**.

Návrh dopravního systému má úzkou souvislost s urbanizací oblastí a měst a jsou jí určeny zdroje a cíle přemísťování, ovlivňuje rozsah přepravy, dělbu přepravní práce, čas přemísťování a podmiňuje tvorbu dopravní infrastruktury. Růstem aglomerace a skupinového obytného systému roste požadavek na vytvoření jednotného a zároveň efektivního dopravního systému, kde by rozhodující podíl měl systém MHD.

Systém hromadné osobní dopravy musí být bezpečný, zajišťovat pravidelnost dopravy, přiměřenou cestovní rychlost, pohodlí přepravy, minimální počet přestupků, krátkou docházkovou vzdálenost k zastávkám, malé časové ztráty v pravidelné dopravě.

Provozování veřejné dopravy, je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob na základě závazkového vztahu mezi provozovatelem dopravy a osobou jejíž přepravní potřeba se uspokojuje. Smlouvou o přepravě osob vzniká cestujícímu, který za stanovené jízdné použije dopravní prostředek právo, aby ho dopravce přepravil do místa určení řádně a včas. Doprava provozovaná k uspokojení obecných přepravních potřeb se uskutečňuje podle předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu. Provozovat veřejnou linkovou osobní dopravu na pozemních komunikacích může právnická nebo fyzická osoba (doprovce), která má koncesi na povolení k provozování silniční dopravy a které byla udělena licence v případě provozování městské autobusové dopravy musí mít platné osvědčení o oprávněném podnikání.¹

Linková osobní doprava - je pravidelné poskytování přepravních služeb podle předem vyhlášených podmínek k uspokojování přepravních potřeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách.

Dopravní prostředky - představují v městské dopravě soubor těch pracovních prostředků, jejichž pohybem jsou přemísťovány osoby, předměty nebo speciální zařízení.

Dopravní cesty - ve městě představují část městského prostoru, vymezenou dopravě. Charakteristickým znakem dopravní cesty je, že v tomto prostoru vytváří speciální podmínky vždy pro pohyb některého konkrétního druhu dopravního prostředku nebo chodce.

Dopravní zařízení - v městské dopravě představují soubor pracovních prostředků, jimiž se přeprava osob a věcí přímo neuskutečňuje, ale plní pomocné funkce při realizaci a regulaci dopravního procesu. Vytvářejí podmínky pro bezpečný a plynulý pohyb dopravních prostředků a chodců po dopravních cestách a pro provozuschopnost technické základny městské dopravy.

¹ ŠTĚRBA, R.; PASTOR, O. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: ČVUT v Praze, 2005, 30 s. ISBN 80-01-03185.

Veřejným zájmem - v oblasti veřejné osobní dopravy se rozumí zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy. Znakem služeb ve veřejném zájmu je prostorová, časová a finanční dostupnost pro každého občana na celém území státu. Jedná se o zajištění přístupu k povinné školní docházce, zdravotnické péči, k úřadům, soudům a do zaměstnání.²

2.2 Dopravní průzkum

Účelného objektivního zjištění rozsahu požadavku na přepravu je zajištěno *dopravními průzkumy*. Dopravní průzkum není nic jiného, než souhrn činností, kterými se zjišťují informace o dopravě. Na základě těchto výzkumů, např. přezkumu počtu přepravených osob a směrového průzkumu, byla vypracována metodika a to jak dopravní, tak dopravně-sociologická. Cílem průzkumu v MHD je zjistit údaje o zdrojích a cílech přepravy, o hybnosti obyvatelstva, průměrné přepravní vzdálenosti o zatíženosti linek o kvalitě, provozních charakteristikách a počtu přepravovaných osob, počtu prodaných jízdenek, časových jízdenek, tarifu a službách. Pro optimalizaci provozu řízení dopravy a marketinkovou obchodní politiku, se výsledky průzkumů analyzují tak, aby bylo možno určit hodiny špičkového provozu a nabízenou přepravní kapacitu linek, zatížení zastávek, autobusových nádraží a stanovišť (počet nástupů a výstupů), obsazenost vozidel, úroveň kvality přemístění a cíle cest.

Průzkumy městské dopravy jsou realizovány ve třech základních fázích :

- **přípravná fáze**, řeší úkoly : - stanovení obsahu a rozsahu průzkumu,
 - určení času, doby trvání a četnosti průzkumu,
 - získání vstupních podkladů.
- **prováděcí fáze**,
- **vyhodnocovací fáze**.

²Zákon o silniční dopravě č.111/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů

2.3 Dopravní podnik a jeho funkce

Obecně můžeme říct, že podnik je hospodářskou organizací, ve které dochází prostřednictvím využívání a transformace výrobních činitelů k výrobě užitečných statků, určených ke směně.

Základní funkcí podniku MHD je přepravit maximální možné množství osob na požadované úrovni tak, aby bylo vynaloženo minimální množství práce s použitím silničních dopravních prostředků. Ztráty dopravních podniků lze kompenzovat zvýšením jízdného, regulace však musí být v kontextu toho, co je zákazník schopen a ochoten zaplatit.

Podnik provozující MHD jako obchodní společnost je vymezen ekonomicky, systémově, prostorově, technicky, organizačně, technologicky a personálně.

Dopravní podnik, který **zabezpečuje** MHD je :

- provozně technickým celkem, který představuje soustavu dopravních prostředků, cest, zařízení a pracovníků,
- hospodářským celkem, který spravuje hmotný a nehmotný investiční majetek a zabezpečuje stanovené úkoly,
- organizačně právní jednotkou, právnickou nebo fyzickou osobou.

Dopravní podnik **plní funkce** :

- dopravní,
- technicko-výrobní,
- mimoeconomickou a společenskou,
- obchodně-ekonomickou,
- vzdělávací a sociální.³

³SUROVEC, P. *Provoz a ekonomika silniční dopravy I.* Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2001. 4-15 s. ISBN 80-7078-735-X.

Oblast dopravní :

- v přepravě daného počtu osob v požadovaném směru a době přepravy zabezpečovat dopravní obsluhu území v souladu se změnami hybnosti člověka,
- dosáhnout minima dopravních a přepravních výkonů,
- zabezpečit optimální formu organizace a řízení dopravy, dispečerského řízení dopravy včetně tvorby jízdních řádů,
- vytvořit optimální vedení pravidelných linek hromadné osobní dopravy,
- zabezpečit včasnou a úplnou informaci cestujícím,
- zabezpečit časovou a prostorovou koordinaci uvnitř i mimo dopravního systému,
- dosáhnout maximální produktivitu práce,
- dosáhnout žádoucí kvalitu přemísťování osob zabezpečením požadovaných, resp. normovaných provozně přepravních charakteristik jako je bezpečnost, rychlost, pravidelnost, spolehlivost, přesnost dopravy, pohodlí apod.

Oblast technicko-výrobní :

- zabezpečit provozní spolehlivost technické základny, t.j. dopravních cest, dopravních zařízení a dopravních prostředků,
- zabezpečit údržbu a opravy dalších prvků potřebných pro činnost dopravního podniku, jako jsou budovy a zařízení určená na opravu a údržbu technických základen, zastávek, autobusových nádraží a stanovišť apod.

Oblast mimoekonomické a společenské :

- chránit životní prostředí,
- plnit mimořádné funkce v případě ohrožení měst, oblastí a státu.⁴

⁴ SUROVEC, P. *Provoz a ekonomika silniční dopravy I*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2001. 4-15 s. ISBN 80-7078-735-X.

Oblast sociální :

- zabezpečit sociální dostupnost dopravy přijatelnou cenou a tarifními podmínkami,
- řádným a spolehlivým zabezpečením dopravy pozitivně působit na obyvatele oblasti,
- připravovat pracovníky a zvyšovat jejich kvalifikaci pro výkon práce v dopravě,
- zabezpečit komplexní sociální péči o pracovníky dopravce.

Oblast obchodně-ekonomické :

- spotřebovat minimum provozních nákladů především lidské práce, energie a pohonných hmot, materiálu a surovin,
- vynaložit minimum investičních nákladů,
- zabezpečit minimální vázanost základních činitelů výrobní a přepravní činnosti.⁵

2.4 Organizace a metody řízení podniku HOD

Cílem organizace a řízení dopravního podniku je hospodárně a efektivně uspokojit potřeby pro přemístění obyvatel měst a jejich okolí a přitom dosáhnout dobrý ekonomicko-hospodářský výsledek. Při řízení podniku se uplatňují přímé a nepřímé metody a nástroje řízení, které vychází z postavení dopravy v národním hospodářství.

Metodou řízení je způsob používání nástrojů řízení, které reagují na konkrétní situaci ve změnách technologických, provozně technických, ekonomických a společenských.

Nástroje řízení jsou prostředky, používané pro dosažení daného cíle, prostřednictvím kterého se působí na řízenou složku ve všech sférách řízení – technologické, ekonomické, organizační, provozně technické.

⁵ SUROVEC, P. *Provoz a ekonomika silniční dopravy I*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2001. 4-15 s. ISBN 80-7078-735-X.

Přímé metody a nástroje řízení představují v dopravě řízení příkazovací, omezovací, zakazovací ve formě norem, předpisů, závazných ukazatelů, dopravních a přepravních řádů, směrnic apod. Plán sestavený s použitím jízdního řádu zde vystupuje jako základní nástroj řízení, který představuje přímé usměrňování řízeného objektu řídicím subjektem.

Nepřímé metody a nástroje řízení, představují v dopravě určení rámcových podmínek a ukazatelů činnosti řízené složky, kdy se jedná o řízení ekonomické, plnící funkci mimoekonomickou. Jako nepřímé nástroje se používají tvorba a použití zisku, daně, odvody, poplatky, hmotná zainteresovanost, přepravní tarify, dotace apod.

Z hlediska vztahu k orgánům státní správy, regionálním a městským orgánům lze řízení členit na :

- **Vrcholové**, které je legislativně vymezeno kompetencemi nadřízených orgánů, zákonem o drahách a zákonem o silniční dopravě.
- **Podnikové**, které členíme na :
 - *řízení naturální*, které je zaměřené na naturální stránku řídicího procesu jako je počet vypravených vozidel na linky hromadné osobní dopravy, rozsah dopravních úkonů dané jízdním řádem ve vymezeném prostoru a čase,
 - *řízení hodnotové*, které je zaměřeno na hodnotovou stránku řídicího procesu jako jsou finanční výkony, příjmy a výnosy z přepravní činnosti, náklady, mzdy a dotace.

Dopravní podnik zabezpečující hromadnou osobní přepravu může mít různou formu obchodní společnosti a např. státní podnik, akciovou společnost, společnost s ručením omezeným, veřejnou obchodní společnost. V osobní dopravě mohou podnikat i fyzické osoby, pokud plní legislativní podmínky podnikání v dopravě⁶.

2.5 Jízdní řád

Pro potřeby dodržení pravidelnosti a bezpečnosti, je potřebné mít přesné časové a plánovité uspořádání všech jízd vozidel hromadné osobní dopravy. Toto uspořádání umožňuje jízdní řád, který se sestavuje na základě podkladů vyplývajících z přepravního a dopravně

⁶SUROVEC, P. *Provoz a ekonomika silniční dopravy I*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2001. 50 s. ISBN 80-7078-735-X.

provozního charakteru linky a celé dopravní sítě obsluhovaného území. Jízdní řád je výsledkem řešení optimálních přepravních požadavků osobní hromadné dopravy a všech dostupných moderních technologií. Jízdní řád je kompromisem řešení mezi nabídkou a poptávkou v dopravě. Jízdní řády se sestavují jako jízdní řády pro cestující a služební jízdní řády.

Zveřejnění jízdního řádu a provozování podle něj, je jedna ze základních povinností dopravce hromadné osobní dopravy, která je uvedena v Zákonu č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a ve Vyhlášce č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy, účinné od 10. června 2001.

Jízdní řád schvaluje příslušný dopravní úřad, který dbá na to, aby se změny co nejméně dotkli oprávněných zájmů jiných dopravců a aby se co nejlépe uspokojili přepravní potřeby veřejnosti. Pokud jsou jízdním řádem nebo jeho změnou dotknuté zájmy jiných dopravců, správní orgán si před schválením jízdního řádu vyžádá jejich stanovisko.

2.6 Dopravní politika

Dopravní politika patří mezi oblasti společenské činnosti, která stanovuje cíle rozvoje dopravy a nástroje a prostředky na jejich dosažení. Stát si v dopravní politice udržuje vliv nad dopravní soustavou a jejím rozvojem, ale na druhé straně nesmí narušovat a znemožňovat podnikatelskou aktivitu a konkurenční prostředí dané obecným mechanismem.

Státní dopravní politika je součástí hospodářské politiky a představuje tu část, která se dotýká dopravy. Jde o cílevědomé působení státu na uspořádání a rozvoj dopravní soustavy. Její konkrétní náplň, principy a cíle jsou závislé na stupni rozvoje ekonomiky a stupni integrace dopravy v širším geografickém měřítku, především v rámci Evropské unie. Cílem dopravní politiky státu je vytvoření optimálního dopravního systému. Základním obsahem je prohlubování integrace dopravy, stanovení cílů rozvoje dopravy, určování metod a nástrojů pro realizaci dopravy, vytváření dopravní struktury státu, vytváření institucionálního a organizačního uspořádání dopravy.

K dosažení svých cílů využívá dopravní politika buď přímé nástroje (např. legislativní), nebo nepřímé nástroje (např. peněžní). Při tom je třeba respektovat postavení a funkci dopravy v socioekonomickém systému společnosti a její politickou a sociální dimenzi.

Účinnost dopravní politiky je závislá na objektivní analýze minulého vývoje a na dlouhodobé projekci ekonomického a sociálního rozvoje společnosti. Z toho se odvozují kvantitativní a kvalitní nároky na přepravní požadavky národního hospodářství a společnosti.

2.7 Financování dopravy

Každý podnik musí mít ke své činnosti potřebné finanční zdroje ať už vlastní (interní) nebo cizí (externí).

Mezi **interní** zdroje financování patří : - odpisy (daňové nejsou interní),

- nerozdělený zisk,
- dlouhodobé finanční rezervy.

Mezi **externí** zdroje financování patří : - akcie,

- dluhopisy,
- dlouhodobé bankovní úvěry,
- dlouhodobé dodavatelské úvěry,
- finanční leasing,
- projektové financování,
- forfaiting.

Odpisy jsou rozhodujícím zdrojem interního financování, peněžním vyjádřením postupného opotřebení dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku za určité období a nástrojem hospodářské a daňové politiky. Odpisy je možné definovat jako část ceny dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku, která se v průběhu jeho životnosti systematickým způsobem zahrnuje do provozních nákladů podniku (toto se týká účetních odpisů).

Nerozdělený zisk je obvykle druhým nejvýznamnějším interním zdrojem financování podnikových investic. Jde o tu část disponibilního zisku, která zůstává podniku k dispozici po přerozdělení zisku. Základním východiskem pro nerozdělený zisk je celkový zisk podniku.

Z nerozdělného zisku se můžou tvořit rezervní fondy, vyplácet dividendy, tantiemy, podíly na zisku ZC, tichým společníkům.

Mezi **dlouhodobé finanční rezervy** patří rezervní fondy (vlastní kapitál společnosti) a rezervy. Doplnují se každoročně z dosaženého zisku firmy. Rezervní fondy dělíme na *obligatorní* (zákonné a statutární) a *fakultativní* (rezervní fond nad rámec). Rezervy dělíme na zákonné a ostatní, zjevné a skryté.

Akcie je cenný papír, který osvědčuje práva jeho majitele a jeho vlastnický podíl na podnikovém kapitálu.

Dluhopis je cenný papír, který vyjadřuje závazek dlužníka vůči majiteli.

Dlouhodobé bankovní úvěry jsou určené k financování investičních potřeb vyplývajících z podnikatelské činnosti s dlouhou dobou splatnosti. Slouží k pořízení hmotného a nehmotný investičního majetku.

Dlouhodobé dodavatelské úvěry jsou nástrojem konkurenčního boje mezi dodavateli při získání investičních zakázek.

Finanční leasing slouží k trvalému pořízení majetku formou splátek, které mají dlouhodobý charakter.

Projektové financování je zvláštní způsob financování rozsáhlých a kapitálově náročných investičních akcí, které je spojeno s konkrétním investičním projektem.

Forfaiting je odkup dosud střednědobých a dlouhodobých pohledávek vzniklých při dovozu a vývozu na úvěr.

Dopravní služba je financována z **přepravených tržeb z jízdného** a z **úhrady prokazatelné ztráty** ve veřejném zájmu.

Prokazatelnou ztrátou se rozumí rozdíl mezi ekonomicky oprávněnými náklady vynaloženými dopravcem na splnění závazku veřejné služby včetně přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a tržbami a výnosy dosaženými dopravcem z tohoto závazku.⁷

⁷ Zákon o drahách č. 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů

Úhrady poskytované na krytí prokazatelné ztráty vznikají z provozu dopravy ve veřejném zájmu a členíme je :

- **Základní** - platby za zajištění dopravní obslužnosti,
 - platby na sociální úlevy při přepravě vybraných skupin cestujících (děti, junioři, senioři aj.), v případě, že nejsou řešeny systémově.
- **Ostatní** - platby za nadstandardní dopravní výkony,
 - platby za zajištění provozu v rámci požadovaných standardů kvality.

Součástí příjmů regionálních a komunálních územně správních celků jsou daňové výnosy :

- daň z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti,
- daň z příjmů fyzických osob z nezávislé činnosti,
- daň z příjmů právnických osob,
- daň z nemovitostí.

3. Dopravní podnik Ostrava, a.s.

Provozovatelem městské hromadné dopravy v Ostravě je akciová společnost Dopravní podnik Ostrava. Jejím zakladatelem a posledním pokračovatelem společnosti ve více než stoleté historii hromadné dopravy našeho regionu je Statutární město Ostrava.

3.1 Historie a vývoj DPO

Nedílnou součástí života každého moderního města je MHD. Vývoj je úzce svázán s hospodářským a politickým vývojem celého regionu. Tak tomu bylo a je i na Ostravsku. Její historie lze rozdělit do několika období, a to od počátků městské dopravy Rakouska-Uherska (1894 - 1918), první republiky (1918 - 1938), změn v období 2. Světové války (1938 - 1948), období socialismu (1948 - 1960), období upřednostňování autobusů (1960 - 1978), období elektrické trakce (1978 - 1989), až po městskou dopravu v nových podmínkách (1989 - doposud).

3.1.1 Období Rakousko-Uherska a první republiky

Koncem 19. Století bylo město Moravská Ostrava a okolí místem, kde vznikala jedna z největších průmyslových oblastí střední Evropy. Se vzrůstem počtu obyvatel, dolů, hutí a strojírenských závodů, vzešla otázka jak vhodně vyřešit dopravu zboží a osob v místním měřítku, což se stalo problémem stále naléhavějším.

Vznik městské dopravy byl podnícen stavebním ruchem, a to postavením první elektrárny v Ostravě v roce 1897, kdy byly zahájeny přípravy na elektrifikaci dopravy. První elektrické tramvaje se v ulicích města objevily 1. května 1901 a kolejová trať jak ji známe v dnešní době, se datuje počínaje rokem 1907.

Provoz všech tratí byl narušen první světovou válkou, která zapříčinila, že velká část provozního personálu byla odvedena na frontu. Rozvoj tramvajové sítě se zastavil a chátrající vozový park, který byl včetně tratí ve špatném technickém stavu, vyžadoval značných nákladů na opravy.⁸

⁸ Dopravní podnik Ostrava, a.s. [on-line].2006 [cit.12.1.2010].dostupné z WWW : <http://www.dpo.cz/historie/historie.htm>

V době první republiky vzniklo v Ostravě ředitelství, které neslo název Společnost moravských místních drah a započalo modernizační program, který byl ukončen v roce 1932.

V roce 1930 se v ulicích města zavedl nový dopravní prostředek - autobus. Brzy bylo zavedeno několik linek určené pro obsluhu, těch částí města, které nebyly přímo napojeny na tramvajovou síť.

Po opravě tratí a vozidel, které byly poškozeny nedostatkem údržby během války, se začal vozový park postupně rozrůstat a bylo dosahováno stále většího pokrytí města.

3.1.2 Období druhé světové války

Podpisem Mnichovské dohody, podepsané 30. září 1938, zabralo Německo veškerá území ležící na levém břehu Odry a to se stalo pro Ostravský průmyslový region doslova tragédií. Tratě přešly plně pod německou správu.

Po obsazení německými vojsky byly průmyslové závody a doly zapojeny do válečného hospodářství, následkem čehož začalo docházet k prudkému nárůstu přepravovaných osob a dopravní prostředky včetně tratí byly neustále přetěžovány a tím pádem nedostačující. Pouze Vítkovické železárny měly přednostní postavení ve válečné výrobě a tak mohly pokračovat v kusové výrobě tramvají. Pro nedostatek pneumatik a paliva došlo k výraznému poklesu autobusové dopravy. V rámci úsporného opatření došlo ke zrušení velkého množství zastávek.

Po osvobození Ostravska se začalo s odstraňováním následků války a obnovováním dopravy.

3.1.3 Období od konce druhé světové války do 90 let

V roce 1947 rozhodla správní rada o likvidaci společnosti a o převodu majetku na město Ostravu. Komunistický převrat a následný zákon o komunálních podnicích v únoru 1948 vytvořil podmínky pro sloučení všech provozovatelů MHD na Ostravsku. V květnu 1949 byl se zpětnou platností od 1. ledna založen DPO.⁹

⁹ Dopravní podnik Ostrava, a.s. [on-line].2006 [cit.12.1.2010].dostupné z WWW : <http://www.dpo.cz/historie/historie.htm>

Počátkem 50-60. let byl zaznamenán rozvoj těžkého průmyslu a výstavba nových sídlišť, což zvyšovalo nároky na městskou dopravu, do které byla začleněna trolejbusová doprava.

Pro zrychlení dopravy a úspory průvodčích bylo zavedeno dnem 1. července 1978 tzv. mechanické odbavování cestujících. Všechny vozy byly vybaveny znehodnocovači, ve kterých si cestující označovali jízdenky zakoupené v předprodeji. Platební morálka cestujících se bohužel ukázala jako nedostatečná a došlo k výraznému poklesu tržeb, na které dopravní podnik reagoval zavedením kontrolorů, tzv. revizorů.

Vzhledem k růstu cen nafty a energetické krize v průběhu 80. let, začalo docházet k omezení nákupu nových vozidel, poklesu dopravy až k jejímu omezení, což měla za příčinu značné zhoršení její kvality. To se i promítlo do dalšího faktoru a tím byl nedostatek řidičů.

3.1.4. Městská hromadná doprava v období od 90 let doposud

V listopadu 1989 byla městská doprava postavena před úkol, co nejvíce zefektivnit hospodaření dopravního podniku a připravit se na konkurenci v oblasti osobních automobilů, které v ulicích narůstaly, což se začalo se projevovat úbytkem cestujících. K dalším inovacím došlo umožněním tarifní politiky a byl zaveden zónový tarif, přičemž mechanické znehodnocovače byly nahrazeny elektronickými a jízdenky byly změněny na časové s možností přestupů. Za velmi významnou událost lze považovat vznik Ostravského dopravního integrovaného systému. Samozřejmostí se stalo vydáváním knižního jízdního řádu a pečlivost údržby zastávek.

V létě roku 1997 byl provoz MHD vážně narušen povodní. Došlo k přerušení dodávek elektrické energie a miliónovým škodám na majetku, které napáchala voda. K plné obnově dopravy došlo až po mnoha týdnech.

V dnešní době dochází k průběžné modernizaci, neboť je nutná odezva na nároky a požadavky cestujících, kteří chtějí prožít příjemnou a pohodlnou jízdu. Nejnovějším trendem, který probíhá na celém světě a zvyšuje přitažlivost MHD je zavádění nízkopodlažních tramvají, trolejbusů a autobusů.¹⁰

¹⁰ Dopravní podnik Ostrava, a.s. [on-line].2006 [cit.12.1.2010].dostupné z WWW : <http://www.dpo.cz/historie/historie.htm>

3.2 Základní údaje o Dopravního podniku Ostrava, a.s.

Sídlo DPO je umístěno v centru Ostravy na ul. Poděbradova 494/2.

DPO mimo svou hlavní činnost, kterou je poskytování služeb městské hromadné dopravy ve Statutárním městě Ostrava a přilehlém území, poskytuje další služby :

- projektování, výstavba, údržba a opravy dopravní cesty,
- údržba, opravy a modernizace dopravních prostředků, montáž tramvají a trolejbusů,
- projektování dopravní obsluhy území, výcvik řidičů, prodej reklamy.

3.2.1 Provozovny a dílny

DPO má území města Ostravy několik provozoven:

- Správa společnosti (budova A, budova B).
- Tramvaje Ostrava.
- Tramvaje Poruba.
- Trolejbusy Ostrava.
- Autobusy Poruba.
- Autobusy Hranečnick.

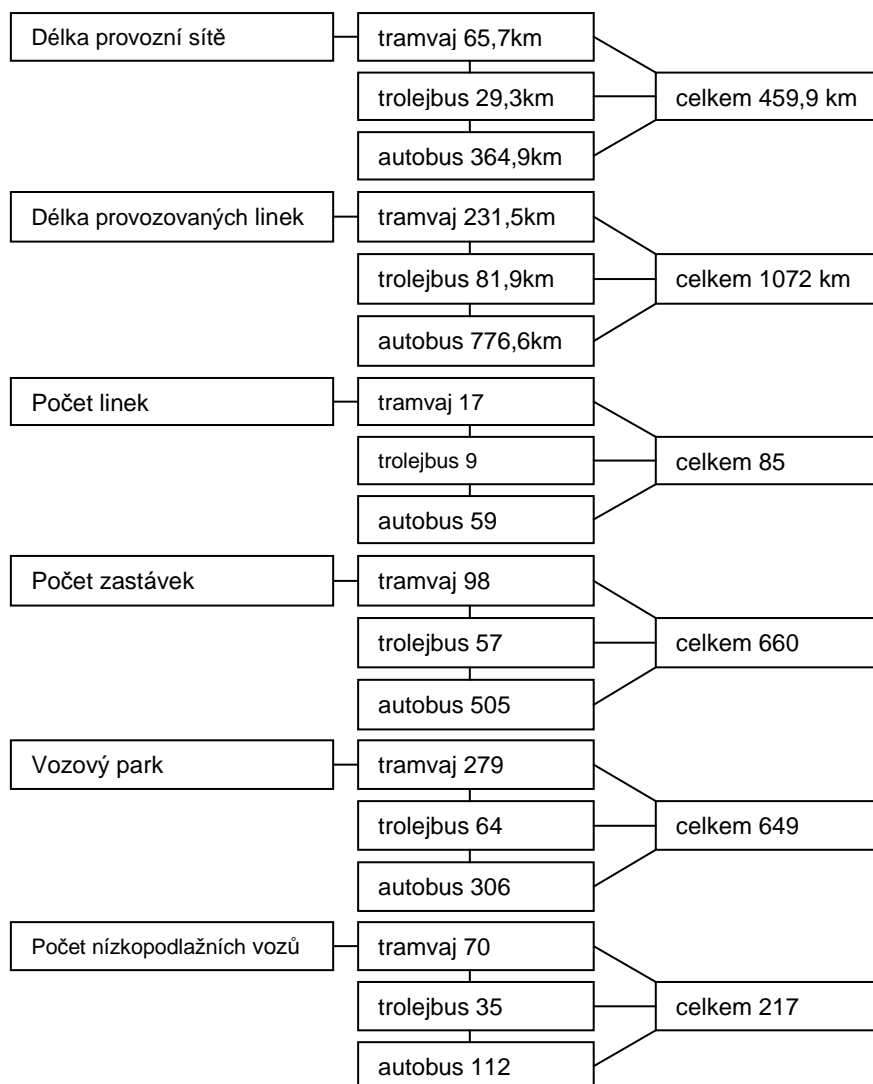
Dílny DPO (areál Ústředních dílen Martinov):

- Provoz Údržba majetku.
- Středisko Trakční měnírny.
- Středisko Vrchní vedení.
- Středisko Vrchní stavba.
- Středisko Opravna kolejových vozidel.¹¹

¹¹ Dopravní podnik Ostrava, a.s. [on-line].2006 [cit.12.1.2010].dostupné z WWW : <http://www.dpo.cz/spolecnost/spolecnost.htm>

3.2.2 Provozovaná síť DPO, a.s

Schéma 3.1. Provozovaná síť DPO, a.s. (Základní údaje k 31.12.2009)



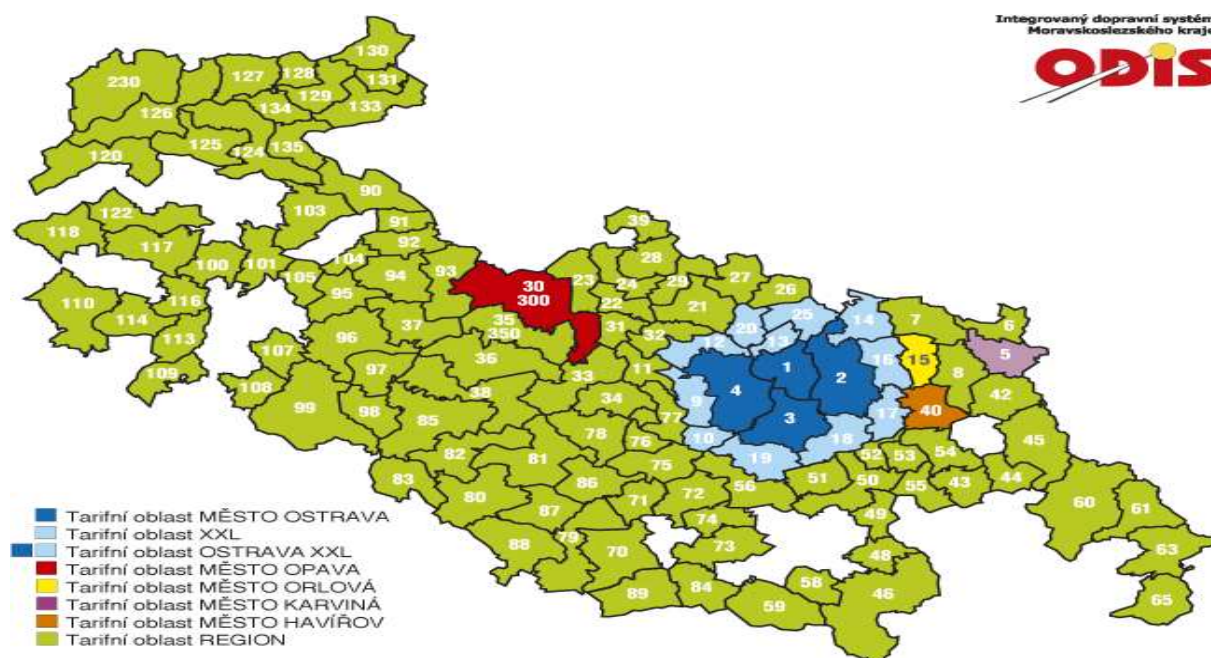
Zdroj : Dopravní podnik Ostrava, a.s. [on-line].2008 [cit.4.3.2010]. dostupné z WWW : <http://www.dpo.cz/spolecnost/cisla.htm>. Vlastní zpracování.

3.3 Systém ODIS u MHD Ostrava

MHD v Ostravě je součástí Integrovaného dopravního systému ODIS, který v nejbližším okolí města garantuje koordinovanou přepravní nabídku více dopravců. Přímo v Ostravě operuje především DPO, který provozuje okolo 700 vozidel v husté síti tramvajových, autobusových a trolejbusových linek se kterými přepraví ročně kolem 114 miliónů osob. Jízdní řády všech linek jsou zveřejněny na zastávkových označnících, dále jsou vydané v knižní podobě a na internetových stránkách DPO.

Město Ostrava je rozděleno do čtyř zón, viz. **Obr. 3.1**. Nově byla vytvořena a pojmenována zóna Ostrava XXL, která zahrnuje obce a města v bezprostředním okolí Ostravy. V této zóně platí dva druhy krátkodobých jízdenek pouze s časovým omezením, které jsou 15 minutové a 60 minutové, přičemž pro děti od 6 do 15 let jsou určeny zlevněné jízdenky. Pro celodenní a víkendové cestování jsou výhodné 24 hodinové jízdenky, které platí pouze na území statutárního města Ostravy v zónách 1, 2, 3 a 4. Nezlevněná 24 hodinová jízdenka platí ve dnech pracovního volna a klidu až pro 5 cestujících, z nichž nejvýše dva mohou být starší 15 let. Dlouhodobé jízdenky na 7 až 365 dní se prodávají na stanovený počet zón.

Obrázek 3.1. Mapa tarifních zón ODIS (stav k 1.1.2009)



Zdroj: ODIS [on-line].2009 [cit.23.3.2010]. dostupné z WWW :
http://www.kodis.cz/data/pages/tarif_2009/mapa_zon.pdf

Dopravní podnik Ostrava nabízí také možnost stáhnout si do mobilního telefonu jízdní řády a to zdarma na svých webových stránkách. Další technickou novinkou je nákup jízdenky pomocí sms zprávy. Cestující si však nejdříve musí u svého operátora aktivovat službu Premium SMS (pokud je blokována). Poté už jen stačí poslat text „DPO“ na jedno z telefonních čísel, které se určuje podle druhu jízdenky. Telefon 902 06 25 je pro zakoupení jízdenky za 25 korun (určena pro dospělé), telefon 902 06 15 pak pro jízdenku za 15 korun

(určeno pro děti, psy a zavazadla). Přibližně do dvou minut obdrží cestující SMS jízdenku s vymezenou dobou její platnosti, která činí 70 minut. Do vozidla je možno nastoupit až po doručení jízdenky.

Součástí Integrovaného dopravního systému ODIS je také mimořádně rozvinutá příměstská doprava, jejíž linky vedou i do okolních obcí. Několik přepravních společností navíc nabízí i spoje dálkové a mezinárodní. Ústřední autobusové nádraží se nachází nedaleko centra města a železničního nádraží Ostrava-střed.¹²

Dopravu v ODIS zabezpečuje 10 dopravců (stav k 1.1.2010):

- Dopravní podnik Ostrava, a.s.
- Connex Morava, a.s.
- TQM - holding, s.r.o.
- České dráhy, s.o.
- ČSAD Frýdek – Místek, a.s.
- ČSAD Havířov, a.s.
- Městský dopravní podnik Opava, a.s.
- Veolia Transport Morava, a.s.
- Osoblažská Dopravní Společnost, s.r.o.
- Radovan Maxner

¹² Statutární město Ostrava, [on-line].2009 [cit.23.3.2010].dostupné z WWW : <http://www.ostrava.cz/jahia/Jahia/lang/cs/pid/727>

4. Hospodaření Dopravního podniku Ostrava, a.s.

Tato průzkumná část mé bakalářské práce se bude věnovat vybranému hospodaření DPO.

4.1 Cíl průzkumu

Cílem této bakalářské práce bude porovnání hospodaření tohoto podniku v rozmezí 5 let a to od roku 2004 do roku 2008. Základem hospodaření každé firmy je, aby v celkovém výsledku neskončilo její hospodaření „v červených číslech“, to znamená, aby výnosy byly větší než náklady.

Hospodaření Dopravního podniku Ostrava, a.s. spočívá v porovnání celkových výnosů s celkovými náklady v jednotlivých letech 2004-2008 a poté zaměření se na některé z mnoha faktorů, které přímo ovlivňují tyto výnosy a náklady, jako jsou například tržby z MHD a s tím související počet prodaných jízdenek, stav vozového parku a k tomuto navazující náklady na provoz, investiční výstavba a v neposlední řadě i počet dopravních nehod v MHD a počet a druh zranění při dopravních nehodách.

4.2 Metoda daného průzkumu

Popis použité metody – průzkum od stolu (desk research)

Při této metodě průzkumu využíváme nejčastěji takové informace, které již byly zjištěny, zpracovávány pro jiný účel – proto je nazýváme sekundární informace. Metoda zpracovává informace získané z jiného výzkumu, teda již z existujících dat. Je to tedy sekundární statistická analýza daných faktorů.

Výhody použité metody:

- snadnější dostupnost informací,
- úspora času,
- nízké náklady.

Nevýhody použité metody:

- rychlé zastarávání informací,
- nepřesnost informací,
- obstarávání informací za jiným účelem,
- neobjektivnost.

Důležitým faktorem při tomto průzkumu jsou zdroje dat, které je možno dělit na *interní* a *externí*.

Interní zdroje se nachází přímo v podniku, může jít mimo jiné o přehledy na tržbách, údaje účetní evidence, rozbor hospodářské činnosti podniku, atd. Tyto informace jsou nejlevnější a nejdostupnější.

Mezi **externí** zdroje zde zařazujeme především hlavně statistické ročenky a přehledy vydávané vládou. Dalšími zdroji mohou být odborné časopisy a publikace, noviny.

Pro tuto práci byly použity interní zdroje DPO, a.s. v podobě statistických výkazů a výročních zpráv, které jsou dostupné přímo v podniku i na domovských webových stránkách dopravního podniku.

4.3 Statistické zpracování

Zpracování dat probíhalo v několika fázích :

- sběr a třídění statistických výkazů a výročních zpráv,
- vytvoření matrice v počítačovém programu Microsoft Excel,
- zápis dat z výročních zpráv do počítačové matrice,
- tvorba tabulek,
- tvorba grafů.

4.4 Tabulkové a grafické znázornění průzkumu

Celkové hospodaření DPO je znázorněno v následujících tabulkách a grafech.

4.4.1 VÝSLEDKY HOSPODAŘENÍ V ROCE 2004-2008

Tabulka 4.1. Struktura výnosů za roky 2004-2008 v tis. Kč

	2004	2005	2006	2007	2008
Dotace měst a obcí	873 110	924 928	995 579	8970811	1 052 859
<i>z toho : Statutární město O.</i>	852 750	900 699	970 674	873 302	1 025 453
<i>krajský úřad</i>	8 824	11 436	11 803	11 746	13 377
<i>ostatní obce</i>	11 536	12 793	13 102	12 763	14 029
Tržby z MHD	430 153	438 499	464 489	487 942	499 451
Prodané zboží	61 001	53 044	28 914	29 216	4 668
Výroba a služby	242 123	361 686	351 097	229 001	132 295
Aktivace	117 985	139 822	147 015	196 676	199 376
Ostatní výnosy	91 640	106 027	145 019	237 399	136 295
Výnosy celkem	1 816 012	2 024 006	2 132 113	2 078 045	2 024 944

Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

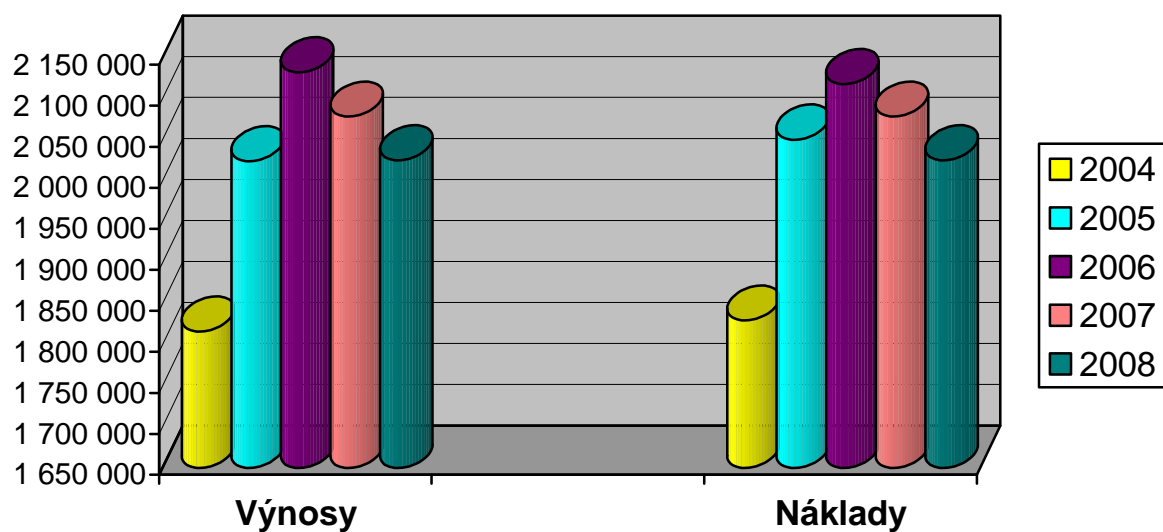
Co se týče DPO, tak v letech 2004 a 2005 byly celkové náklady podniku vyšší než celkové výnosy. Od roku 2006 do roku 2008 se však podniku podařilo zvýšit své výnosy, kdy tyto ve všech těchto letech přesáhly celkové náklady a firma dosáhla kladného hospodářského výsledku, kdy všechny údaje jsou zaznamenány v **tab. 4.1.** a v **tab. 4.2.** a následně graficky v **grafu 4.1.**

Tabulka 4.2. Struktura nákladů za roky 2004-2008 v tis. Kč

	2004	2005	2006	2007	2008
Spotřeba paliv a energií	246 281	261 350	275 230	278 933	308 784
Spotřeba materiálu	396 770	553 475	506 332	422 055	351 630
Prodané zboží	54 860	46 527	25 250	25 187	3 753
Osobní náklady	714 677	743 239	762 297	811 405	854 075
Odpisy DM	258 898	270 657	286 892	286 849	281 987
Opravy na majetku spol.	36 659	60 117	91 571	132 619	109 799
Ostatní náklady	121 272	114 808	170 150	13 681	110 109
Náklady celkem	1 829 417	2 050 173	2 117 722	1 970 729	2 020 137

Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

Graf 4.1. Struktura výnosů a nákladů



Zdroj: Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

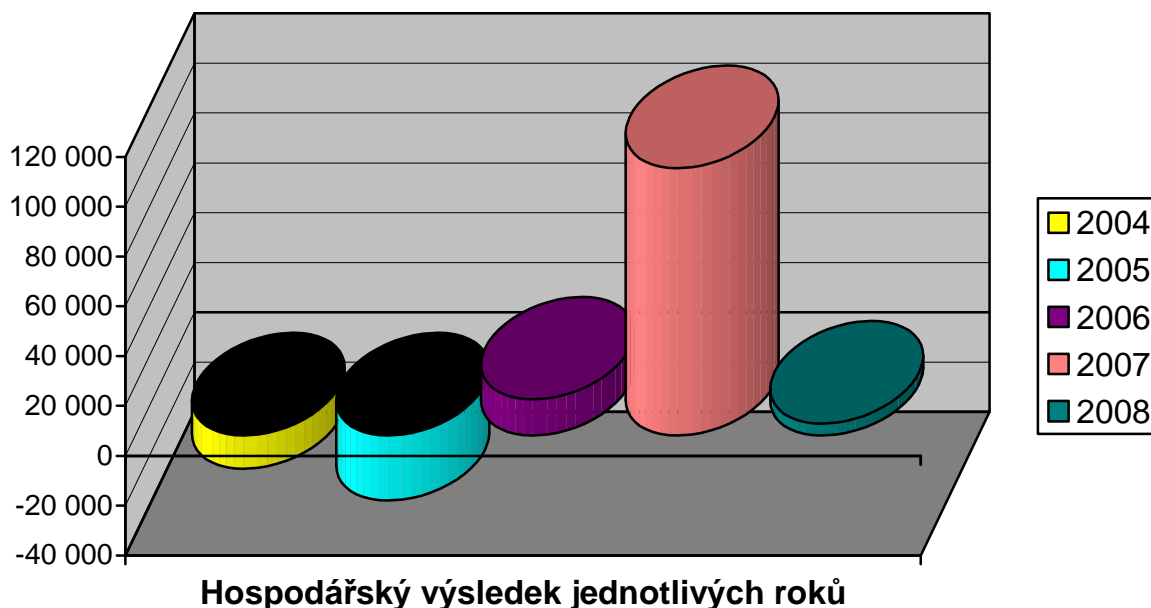
Z **tab. 4.3.** vyplývá, že v roce 2004 vykázal DPO záporný hospodářský výsledek ve výši 13.405 Kč. O rok později, tj. v roce 2005 vykázal taktéž záporný hospodářský výsledek ve výši -26.167 Kč. V následujících letech vykazoval DPO vždy kladné hospodářské výsledky a to v roce 2006 v celkové výši 14.391 Kč, v roce 2007 v celkové výši 107.317 Kč a v roce 2008 v celkové výši 4.807 Kč. Pro větší přehlednost hospodářských výsledků za období let 2004 až 2008 jsem zvolil grafické znázornění viz. **graf 4.2.**

Tabulka 4.3. Výsledek hospodaření za roky 2004-2008 v tis. Kč

	2004	2005	2006	2007	2008
Výsledek hospodaření za účetní období	-13 405	-26 167	14 391	107 317	4 807

Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

Graf 4.2. Hospodářské výsledky



Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

4.4.2 TRŽBY Z MHD

Jedním ze základních faktorů, které ovlivňují hospodářský výsledek firmy je, jak je v tabulce uvedeno, tržby z MHD. Pojďme se proto na tuto oblast hospodaření podniku podívat trochu hlouběji. Tržby z MHD se ve firmě DPO vycházejí hlavně z prodeje jízdenek, a to jak dlouhodobých časových jízdenek, tak i krátkodobých jízdenek. Na celkové tržby má proto pozitivní vliv co možná nejvyšší prodej těchto jízdenek a dále tyto tržby ovlivňuje i výše ceny jednotlivých jízdenek. Následující **tab. 4.4., 4.5.** a **graf 4.3.** ukazují vývoj prodeje jednotlivých druhů jízdenek a dále jak tyto prodeje ovlivňují celkové tržby z MHD a v konečném důsledku i celoroční výnosy.

Tabulka 4.4. Počet prodaných jízdenek (v tis. ks)

Ukazatel	2004	2005	2006	2007	2008
Dlouhodobé časové jízdenky	1 167	1 091	1 079	1 043	951
24 hodinové jízdenky	353	458	324	278	241
Krátkodobé jízdenky	18 805	18 066	18 083	17 318	17 918

Zdroj : Vlastní zpracování z výročních zpráv DPO z roků 2007-2008

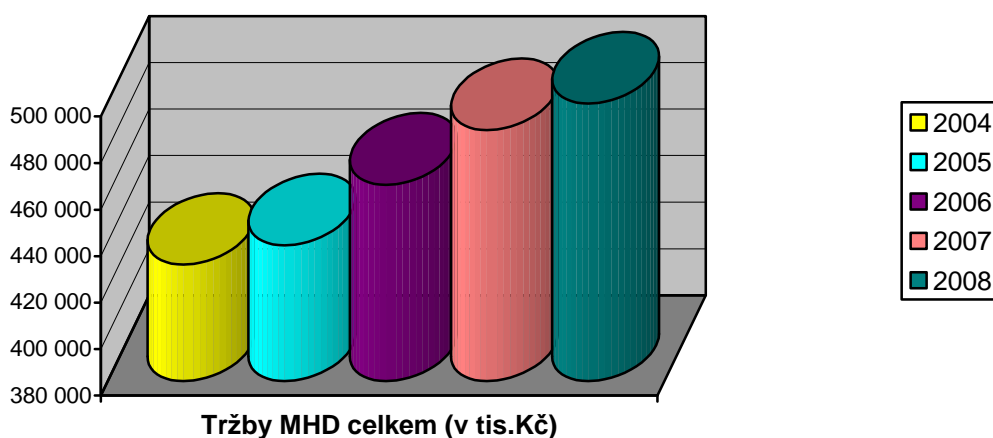
Tabulka 4.5. Skladba celkových tržeb (v tis. Kč)

Ukazatel	2004	2005	2006	2007	2008
Dlouhodobé časové jízdenky	260 676	271 162	289 919	303 579	310 846
Krátkodobé jízdenky	162 592	160 273	174 570	187 363	188 605
Tarifní přírážky	6 885	7 064	*)	*)	*)
Tržby MHD celkem	430 153	438 499	464 489	487 942	499 451

*) od roku 2006 se do tržeb MHD nezapočítávají tržby za tarifní přírážky

Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

Graf 4.3. Tržby MHD



Zdroj : výroční zprávy DPO z roků 2007-2008, vlastní zpracování

Do roku 2006 byl prodej jízdenek zajišťován prostřednictvím:

- 15 vlastních prodejen,
- 106 automatů pro výdej jízdenek,
- více než 500 externích prodejců,
- doplňkového prodeje jízdenek u řidičů MHD.

Od roku 2008 doposud je prodej jízdenek zajišťován prostřednictvím:

- 14 vlastních prodejen,
- 105 automatů pro výdej jízdenek,
- více než 500 externích prodejců,
- doplňkového prodeje jízdenek u řidičů MHD.

Dále s platností od 1.7.2008 došlo ke změně v sortimentu jízdenek prodávaných v doplňkovém prodeji u řidiče – od tohoto data je v nabídce pouze jediný druh krátkodobé časové jízdenky včetně zlevněné varianty.

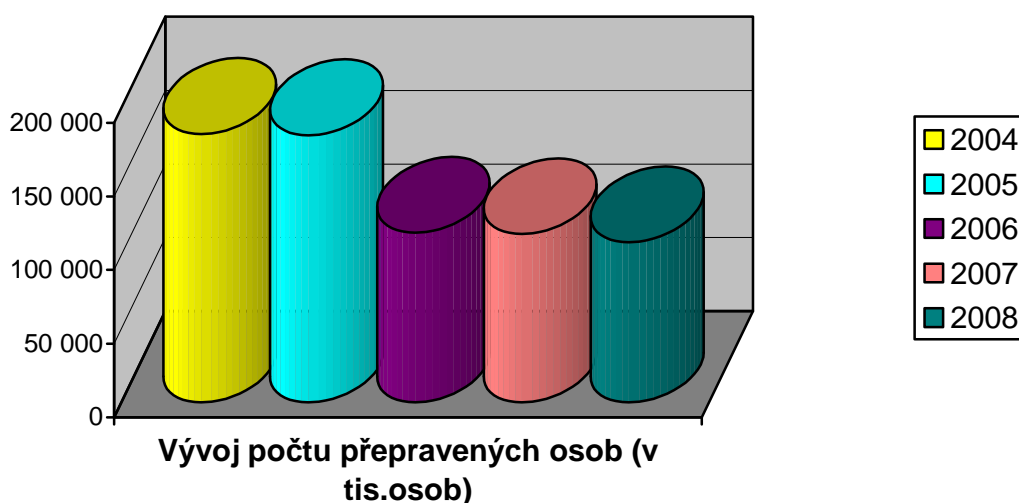
Velmi důležitou stránkou, která ovlivňuje celkové náklady a tím i v konečném důsledku i celkové hospodaření DPO je velikost vozového parku. S počtem vozidel (ať už to jsou tramvaje, autobusy či trolejbusy) úzce souvisí i náklady na provoz těchto vozidel, údržbu, opravy či počtu zaměstnanců. Cílem firmy je proto optimalizovat počet vozidel v souvislosti s potřebami cestujících a tím optimalizovat celkové množství nákladů, které s tímto úzce souvisí. **Tab. 4.6.** a **graf 4.4.** ukazují hlavní provozně-technické ukazatele, tj. vývoj počtu přepravených osob za vybrané roky. V **příloze č. 2** uvedeny podrobné údaje týkající se provozování tramvají, trolejbusů a autobusů.

Tabulka 4.6. Vývoj počtu přepravených osob (v tisících osob)

Ukazatel	2004	2005	2006	2007	2008
Tramvaje	94 083	92 797	56 928	56 240	53 420
Trolejbusy	12 419	12 330	7 755	7 895	7 747
Autobusy	75 611	76 154	50 419	49 998	47 447
Celkem	182 113	181 281	115 102	114 133	108 614

Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

Graf 4.4 Počty přepravených osob



Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

4.4.3 INVESTIČNÍ VÝSTAVBA

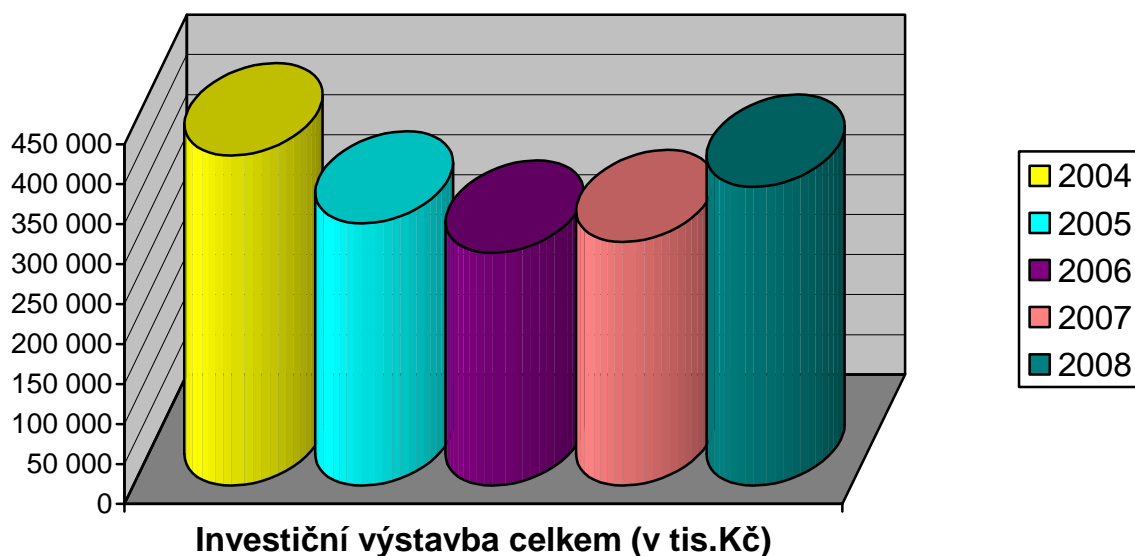
Kromě výše uvedeného má velký vliv na celkové hospodaření podniku také investiční výstavba. Cílem každého podniku v tomto směru je minimalizace investičních nákladů, ale naproti tomu optimalizace přání a potřeb cestujících. Cílem je optimalizace minima nákladů a maximální spokojenosti všech cestujících DPO. Při pořizování investic se DPO řídil především zásadou nezvyšování průměrného stáří vozidel pro přepravu cestujících. Proto byla převážná část investičních prostředků vložena do nákupu nových vozidel MHD. **Tab. 4.7.** a **graf 4.5.** ukazují celkové investice a jejich rozložení v jednotlivých letech 2004-2008.

Tabulka 4.7. Investiční výstavba za roky 2004 – 2008 údaje v tis. Kč)

Rok	2004	2005	2006	2007	2008
Stavby	104 600	77 871	61 123	38 381	79 101
Stroje	291 304	229 404	209 611	253 687	285 158
ICT	3 285	11 280	12 941	7 296	7 594
Projekty	8 756	6 081	6 858	3 467	1 545
Výkupy pozemků	1 235	705	288	1 538	0
Drobný dlouhodobý majetek	3 346	2 303	0	0	0
Celkem	412 526	327 644	290 821	304 369	373 398

Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

Graf 4.5 Investiční výstavba



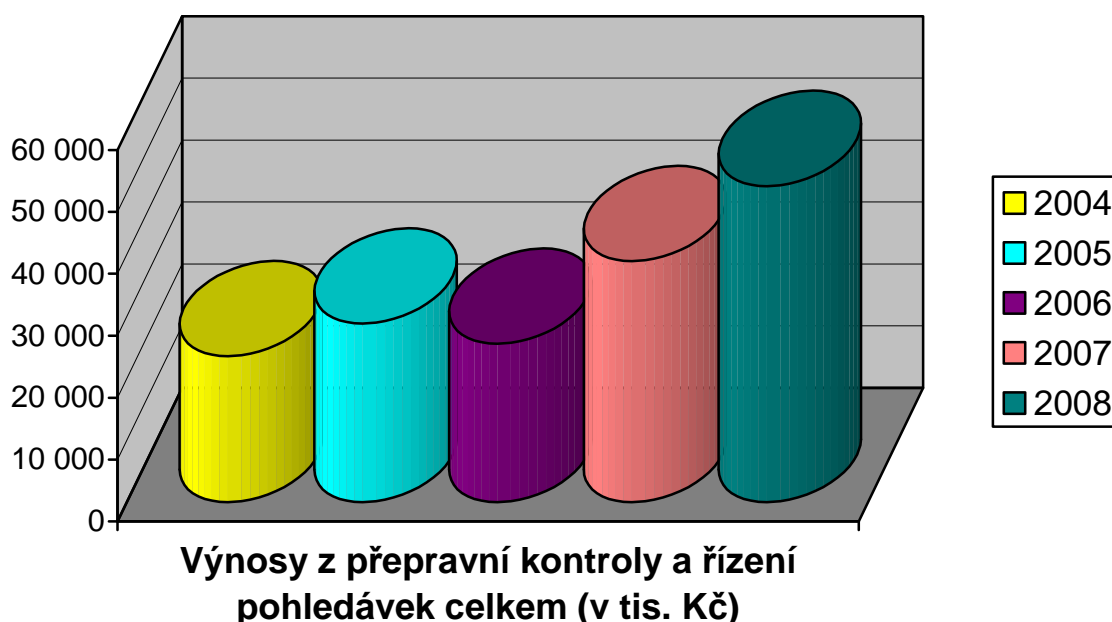
Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

4.4.4 Přepravní kontrola

Mezi výnosy, které má DPO, patří i výnosy z kontrol osob přepravujících se v dopravních prostředcích tohoto podniku. Jedná se osoby, které se přepravují tzv. „na černo“, tedy bez platného jízdního dokladu.

Cestující bez platného jízdního dokladu způsobují DPO značné ztráty v rozsahu desítek milionů korun ročně. Základním a rozhodujícím úkolem přepravní kontroly je proto trvale usilovat o minimalizaci těchto ztrát. V činnosti přepravní kontroly je průběžně zhodnocována cílevědomá odborná a psychologická příprava a výchova pracovníků přepravní kontroly k týmové spolupráci. Pozitivní vliv na zkvalitňování kontrolní činnosti má i dlouhodobě dobrá spolupráce s Městskou policií Ostrava a Policií České republiky při řešení konfliktních situací v průběhu přepravních kontrol. Důsledná práce při organizaci a výkonu vlastní kontrolní činnosti a při následném vymáhání a správě pohledávek se odráží v příznivém ekonomickém vývoji. V příloze č. 3, jsou uvedeny počty revizorů a jejich případů včetně zhodnocení jejich kontrol, které je následně předloženo v grafickém zobrazení v grafu 4.6.

Graf 4.6. Zhodnocení přepravní kontroly



Zdroj: Výroční zprávy DPO z roku 2004-2008. Vlastní zpracování.

5. Zhodnocení hospodaření DPO, a.s.

V této práci jsem se snažil nastínit obrázek DPO a to v různých sférách jeho působnosti. Kdy jsem začal celkovým hospodářským výsledkem a to od roku 2004 do roku 2008 a poté jsem rozebíral jednotlivé oblasti, které mají zásadní vliv na hospodaření podniku, ať to je skladba a celkové množství celkových tržeb podniku, s tím související množství prodaných jízdenek a tržby z těchto prodejů, počet přepravovaných osob, počet revizorů či procentuální množství lidí jezdících v dopravních prostředcích tzv. „na černo“. V neposlední řadě jsem se také věnoval investiční stránce v jednotlivých letech a zdrojích financování těchto investic. V této části bakalářské práce se dále chci věnovat jednotlivým oblastem hospodaření Dopravního podniku a zkusit zhodnotit, zda DPO hospodaří se svým majetkem dobře a v neposlední řadě zkusit navrhnout nějaké zlepšení.

5.1 Celkový hospodářský výsledek

Jako první věc, které se bude věnovat je celkový hospodářský výsledek DPO a to od roku 2004 do roku 2008. V roce 2004 a 2005 byl celkový hospodářský výsledek společnosti záporný, kdy konkrétně v roce 2004 patřily mezi strategické priority společnosti efektivní využívání kapacit a zdrojů a také dlouhodobé úsilí o minimalizaci ztráty vznikající v souvislosti se zajištěním městské hromadné dopravy, a to jak v oblasti snižování nákladů, tak také rozvojem dalších podnikatelských aktivit. Finanční zdroje společnosti byly tvořeny jednak vlastními zdroji a jednak dotacemi z územních rozpočtů a ze státního rozpočtu. **Objem vlastních výnosů se meziročně zvýšil o 111.709 Kč (13,4 %) a poprvé tak převážil nad dotacemi z územních rozpočtů, které vykazují dlouhodobě klesající trend.**

Meziroční nárůst počtu přepravených osob a zvýšení tarifu se projeví v růstu tržeb z MHD. Navýšení tržeb souviselo rovněž s rozvojem podnikatelských aktivit společnosti, zejména s výrobou a kooperací při výrobě dopravních prostředků, trakčních motorů, skeletů karoserií Solária a náhradních dílů pro dopravní prostředky.

Za rok 2004 vykázal DPO účetní ztrátu ve výši 13.405 Kč, a to v důsledku zúčtování odložené daně ve výši 13.634 Kč. Výsledek hospodaření před zdaněním dosáhl hodnoty 229.000 Kč, a to i přes významný růst cen vstupů v průběhu roku.

Co se týče roku 2005, tak v tomto roce vykázal DPO účetní ztrátu ve výši 26.167 Kč, a to v důsledku zúčtování odložené daně ve výši 26.433 Kč. **Výsledek hospodaření před**

zúčtováním odloženého daňového závazku dosáhl částky 266.000 Kč. Finanční zdroje společnosti byly tvořeny jednak vlastními zdroji, které zahrnovaly i přijaté dotace, jednak cizími zdroji v podobě kontokorentního úvěru. Kontokorentní úvěr byl sjednán z důvodu vyčerpání volných finančních zdrojů společnosti v roce 2004 k financování rekonstrukce systému vytápění v areálu Ústředních dílen v Martinově. K 31. 12. 2005 nebyl kontokorentní úvěr čerpán. Mezi strategické priority společnosti trvale patřily minimalizace ztráty vznikající v souvislosti se zajištěním městské hromadné dopravy, a to zejména realizací konkrétních opatření v oblasti snižování nákladů a efektivním využíváním kapacit a zdrojů. S tím úzce souvisel i rozvoj ostatních podnikatelských aktivit, zejména výroba a kooperace při výrobě dopravních prostředků, výroba trakčních motorů, skeletů karoserií Solaris a náhradních dílů pro dopravní prostředky.

Za rok **2006** vykázal DPO kladný hospodářský výsledek ve výši 14.391 Kč. **Výsledek hospodaření před zúčtováním odloženého daňového závazku dosáhl částky 23.711 Kč.**

Společnost dlouhodobě usilovala o minimalizaci ztráty z provozování městské hromadné dopravy realizací úsporných opatření a snahou o maximální využití veškerých kapacit a zdrojů.

Jedním z nejvýznamnějších opatření v tomto směru byla racionalizace v oblasti údržby a oprav silničních a kolejových vozidel MHD, která umožnila zrušení 52 pracovních míst. V zájmu zefektivnění údržby a snížení provozních nákladů MHD bylo dále přistoupeno k rozšíření outsourcingu v oblasti úklidu dopravních prostředků a objektů v areálu Tramvaje Poruba. V souvislosti s tím bylo zrušeno dalších 20 pracovních míst. Zdrojem kladného hospodářského výsledku společnosti byly i ostatní podnikatelské aktivity, které na sebe dále vážou významný podíl režijních nákladů společnosti v částce 31 mil. Kč a přímo tak snižují potřebu dotace ke krytí ztráty z městské hromadné dopravy. Jednalo se zejména o modernizaci, výrobu a kooperaci při výrobě dopravních prostředků, výrobu trakčních motorů a náhradních dílů pro dopravní prostředky. Finanční zdroje společnosti byly tvořeny jednak vlastními zdroji, které zahrnují i přijatou neinvestiční dotaci na krytí ztráty z provozu městské hromadné dopravy na území města Ostravy a úhradu ztráty v souvislosti s plněním závazků veřejné služby ve veřejné linkové dopravě a v drážní dopravě při zajištění základní a ostatní dopravní obslužnosti, jednak cizími zdroji v podobě kontokorentního úvěru k financování provozních potřeb společnosti.

Za rok 2007 vykázal DPO kladný hospodářský výsledek ve výši 107.317 Kč. **Výsledek hospodaření před zdaněním dosáhl částky 16.392 Kč.** V návaznosti na schválenou reformu veřejných financí (postupné snižování sazby daně z příjmů právnických osob ze stávajících 24 % na 19 % v roce 2010) byla k 31. 12. 2007 přepočtena výše odloženého daňového závazku novou, nižší sazbou daně a rozdíl byl promítnut jako snížení nákladů do výsledovky společnosti za rok 2007. Zdrojem kladného hospodářského výsledku společnosti byly ostatní podnikatelské aktivity, které na sebe dále vážou významnou část režijních nákladů společnosti, a přímo tak snižují potřebu dotace ke krytí ztráty z městské hromadné dopravy. Jedná se zejména o montáž a kompletaci dopravních prostředků, výrobu dílů na dopravní prostředky a opravy a modernizace dopravních prostředků pro externí zákazníky.

Společnost dlouhodobě usilovala o minimalizaci ztráty z provozování městské hromadné dopravy realizací úsporných opatření a snahou o maximální využití veškerých kapacit a zdrojů.

A konečně v roce 2008 vykázal DPO kladný hospodářský výsledek ve výši 4.807 Kč. Výsledek hospodaření před zdaněním dosáhl částky 7.155 Kč. Hlavním podnikatelským záměrem DPO bylo v roce 2008 uspokojování přepravních požadavků v rámci městské hromadné dopravy dostatečnou nabídkou přepravních příležitostí určenou časově, prostorově, přepravní kapacitou a kvalitou při vynaložení úměrné výše nákladů. Zdrojem kladného hospodářského výsledku DPO byly také ostatní podnikatelské aktivity, které na sebe dále váží významnou část režijních nákladů firmy, a přímo tak snižují potřebu dotace ke krytí ztráty z městské hromadné dopravy. V rámci ostatních podnikatelských aktivit patřily k rozhodujícím činnostem vedle poskytování reklamních služeb montáž dopravních prostředků pro MHD nebo jejich komponentů, především trakčních motorů. Vzhledem k tomu, že DPO není vlastníkem autorských práv na výrobu vozidel a jejich komponentů, nemohl vyvíjet vlastní obchodní činnost a montáž realizoval na základě aktuálních požadavků odběratelů. Rozsah podnikání v této oblasti byl tímto zásadně limitován.

Dlouhodobým a klíčovým úkolem DPO zůstalo úsilí o efektivní využívání veškerých kapacit a zdrojů s cílem minimalizovat ztrátu z provozování městské hromadné dopravy. I v průběhu roku 2008 byla přijata a realizována řada úsporných opatření. V souvislosti se změnou v organizaci práce na úseku Doprava bylo zrušeno sedm pracovních míst v profesi dělník v dopravě. Bylo přistoupeno k rozšíření outsourcovaných činností v oblasti mytí vozidel MHD, a v důsledku tohoto bylo zrušeno dalších 13 pracovních míst. Finanční zdroje

Dopravního podniku Ostrava, a.s. byly tvořeny jednak vlastními zdroji, jednak dotacemi z rozpočtů měst, obcí a státu. Vlastní zdroje tvořily tržby z MHD, tržby za vlastní výkony a služby, tržby za zboží a ostatní výnosy.

5.2 Personální oblast

Součástí podnikatelské strategie je i personální strategie. K tomu, aby společnost dosáhla vytýčených cílů, musí vedle finančních zdrojů zabezpečit lidské zdroje. Celá koncepce personální strategie je realizována řadou dílčích kroků, v důsledku toho pak motivovaní a spokojení zaměstnanci podávají vyšší výkon a hrají důležitou roli v konkurenceschopnosti společnosti. V další části mé práce bych proto dále zhodnotil personální obsazení DPO a jeho vývoj v rozmezí let 2004 až 2008 a to co do počtu pracovníků, tak i její struktury. Dále se zde bude věnovat otázce náboru a získávání nových zaměstnanců a úskalí s tím spojených.

V roce **2004** byla personální strategie realizována řadou dílčích kroků, kdy byla zaměřena především na:

- vytváření pozitivní podnikové kultury – vztah zaměstnanců k zaměstnavateli a zákazníkovi s tím, že podnikatelská činnost společnosti je především služba, kterou je třeba odvádět v nejvyšší kvalitě,
- získávání kvalifikovaných zaměstnanců v souladu s potřebou společnosti včetně využití firemního vzdělávání,
- mzdovou politiku, tedy hodnocení, odměňování a motivaci zaměstnanců,
- sociální politiku – tvorbu a sledování sociálního klimatu.

Realizovaná změna organizační struktury s cílem zvýšení efektivity vykonávaných činností se projevila i v oblasti vývoje stavu zaměstnanců. Ve spolupráci s Úřadem práce v Ostravě bylo přijato na rekvalifikaci 8 řidičů. Dále Úřad práce Ostrava uzavřel s DPO a dále s 5 uchazeči o zaměstnání Dohody o vytvoření veřejně prospěšných prací v ostatních dělnických profesích. DPO zaměstnával 94 zaměstnanců se změněnou pracovní schopností, zákonná povinnost byla tímto splněna. Průměrná měsíční mzda na zaměstnance za společnost celkem v roce 2004 činila 15.997 Kč. V Kolektivní smlouvě dohodnutý růst průměrné měsíční mzdy o 4,5 % v porovnání s rokem 2003 byl splněn (skutečné meziroční zvýšení

činilo 5,6 %). Na sociální účely vynaložila společnost 13.264 Kč. Z těchto prostředků byly hrazeny zejména příspěvky na závodní stravování, sportovní a rekreační činnost, rehabilitace a penzijní připojištění.

V roce **2005** byla personální strategie oproti loňskému roku přehodnocena a zaměřena především na:

- změny v organizační struktuře s cílem zvýšení efektivity vykonávaných činností,
- vytváření pozitivní podnikové kultury,
- budování vztahů zaměstnanců k zaměstnavateli a zákazníkovi,
- získávání kvalifikovaných zaměstnanců v souladu s potřebou společnosti včetně rozvoje jejich tvůrčího potenciálu,
- mzdovou politiku, tj. hodnocení, odměňování, motivace zaměstnanců
- sociální politiku – tvorbu a sledování sociálního klimatu.

Ve spolupráci s Úřadem práce v Ostravě v roce **2005** bylo přijato na rekvalifikaci 12 řidičů. Dále Úřad práce Ostrava uzavřel se společností a se 7 uchazeči o zaměstnání “Dohody o vytvoření veřejně prospěšných prací“ v ostatních dělnických profesích. Společnost zaměstnávala 87 zaměstnanců se změněnou pracovní schopností, zákonná povinnost byla splněna. Průměrná měsíční mzda na zaměstnance za společnost celkem vzrostla o 4 % na 16.644 Kč. Na sociální účely vynaložila společnost 13.085 Kč. Z těchto prostředků byly hrazeny zejména příspěvky na závodní stravování, sportovní a rekreační činnost, rehabilitace, penzijní připojištění a další.

Spolupráce s odbory probíhala v souladu s ustanovením Kolektivní smlouvy a Mzdové dohody včetně zabezpečení oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Pravidelně čtvrtletně probíhala jednání vedení společnosti se zástupci odborové organizace.

V průběhu roku **2006** zaznamenal DPO i přes zvýšený nábor pokles stavu řidičů autobusů a trolejbusů. Dramatický nedostatek právě těchto profesí na trhu práce se citelně projevil nejen v této společnosti. Ani pokusy získat kvalifikované řidiče autobusů z Polska a Slovenska nebyly úspěšné. K zajištění potřebného počtu řidičů byla přijata řada operativních i dlouhodobých opatření jako např. pravidelná inzerce v denících a v prostředcích MHD, spolupráce s úřady práce při využívání rekvalifikací, ale zejména umožnění bezplatného rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny „B“ a „C“ na skupinu „D“ ve vlastní autoškolě.

Právě toto opatření bylo jedinou účinnou možností, jak výrazněji doplňovat stav řidičů MHD. K podpoře náboru řidičů přispěl i finanční příspěvek na urychlené vydání řidičského průkazu a náborový příspěvek pro uchazeče s vlastním řidičským oprávněním skupiny D a průkazem profesního osvědčení. Nedostatek řidičů byl z části nahrazován i vlastními zaměstnanci společnosti jiných profesí s potřebnou kvalifikací, kteří aktivně vypomáhali formou vedlejší pracovní činnosti.

Ve spolupráci s úřady práce bylo přijato 8 řidičů autobusů po rekvalifikaci k získání řidičského průkazu skupiny „D“. Úřad práce v Ostravě uzavřel v roce 2006 s DPO dohodu o poskytnutí příspěvku na vytvoření pracovních příležitostí v rámci veřejně prospěšných prací pro 7 dělníků v dopravě na mytí vozů. Na základě Dohody o vyhrazení pracovního místa – úhrada mzdových nákladů přijala společnost 1 absolventa VŠ. Ve společnosti bylo zaměstnáno 87 osob se změněnou pracovní schopností a rozdíl do zákonné povinnosti (110 osob) byl zajištěn náhradním plněním. Průměrná měsíční mzda za společnost celkem dosáhla výše 17.615 Kč, což představuje meziroční nárůst o 5,8 %.

V roce **2007** přetrvával na trhu práce dramatický nedostatek řidičských profesí. Pokusy získat kvalifikované řidiče autobusů z Polska a Slovenska nebyly úspěšné. Až v průběhu druhého pololetí 2007 se podařilo zvýšeným nábořem docílit doplnění stavu řidičů autobusů a trolejbusů. K zajištění potřebného počtu řidičů byla přijata řada operativních i dlouhodobých opatření. Nedostatek řidičů byl z části nahrazován i vlastními zaměstnanci společnosti jiných profesí s potřebnou kvalifikací, kteří aktivně vypomáhali formou dohody o pracovní činnosti. Ve spolupráci s úřady práce byl přijat jeden řidič autobusu po rekvalifikaci k získání řidičského průkazu skupiny D. Ve společnosti je zaměstnáno 82 osob se zdravotním postižením a rozdíl do zákonné povinnosti (109 osob) byl řešen náhradním plněním. Průměrná měsíční mzda za společnost celkem dosáhla výše 19.192 Kč, což představuje meziroční nárůst o 9,0 %.

Na základě řady opatření přijatých v předcházejících letech bylo v roce **2008** docíleno naplnění požadovaného stavu řidičů autobusů. Nábor v roce 2008 byl zaměřen především na doplnění stavu řidičů tramvají. O úspěšnosti náboru svědčí proškolení 38 nových řidičů tramvají. Průměrná měsíční mzda za DPO celkem dosáhla výše 20.992 Kč, což představuje meziroční nárůst o 9,4 %.

5.3 Dopravní nehody

Jednou z dalších oblastí, která nepříjemně ovlivňuje náklady a tím i hospodářský výsledek podniku jsou náklady na opravu hmotných škod při dopravních nehodách v MHD či nákladů souvisejících s dopravní nehodou. Na základě tohoto jsem se rozhodl v této práci věnovat pozornost i této oblasti a v souvislosti s tímto bych chtěl porovnat počet dopravních nehod v jednotlivých letech 2004 až 2008, odhad škod DPO, atd. a v neposlední řadě nastínit i opatření ke snížení dopravní nehodovosti DPO v těchto konkrétních letech. Nejprve nastíním v **tab. 5.1.** a v **grafu 5.1. a 5.2.** přehled dopravních nehod, odhad škod a podíl nehod z vlastní viny na celkovém počtu dopravních nehod za jednotlivé roky a poté se budu věnovat postupně každému roku zvlášť.

DPO v současné době dlouhodobě usiluje o zvyšování kvality a také bezpečnosti městské hromadné dopravy, o čemž svědčí stabilně nízký počet dopravních nehod, zejména pak těch, na jejichž zavinění se podílí řidiči společnosti. Z tohoto pohledu nelze považovat rok 2004 za příznivý a DPO na základě tohoto připravil další opatření pro snížení nehodovosti (iniciace změn v řízení dopravy, nový motivační program pro řidiče MHD atd.).

Tabulka 5.1. Přehled nehodovosti

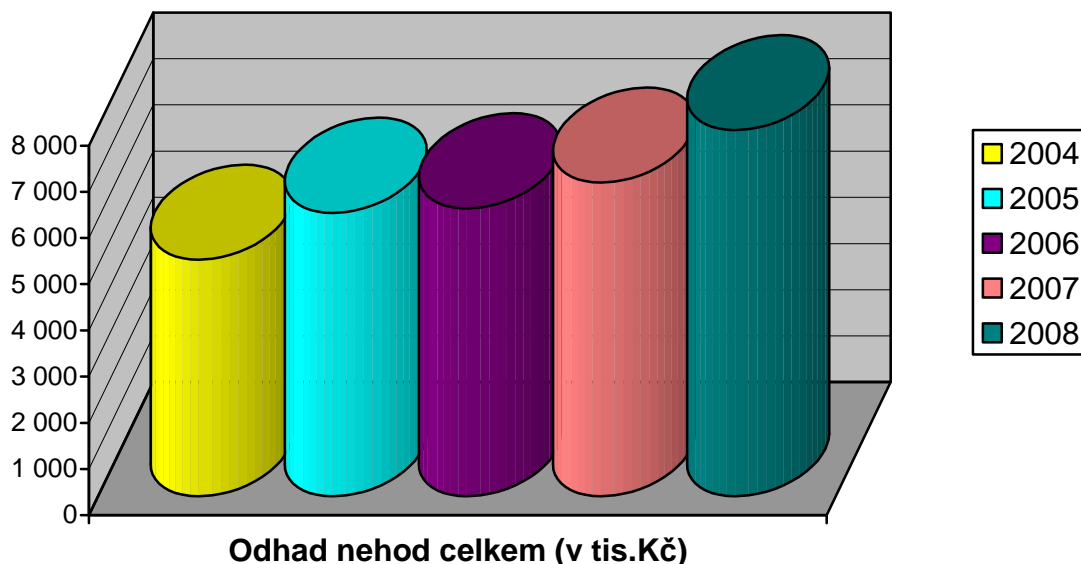
	2004	2005	2006	2007	2008
Počet dopravních nehod celkem	440	511	490	548	449
Z toho : z vlastní viny	128	146	138	168	154
<i>technické závady</i>	26	21	34	26	24
<i>Neuzavřeno</i>	0	2	2	23	25
Odhad škod celkem v tis. Kč	5 210	6 134	6 230	6 787	7 920
Z toho : z vlastní viny	1 653	1 969	1 015	2 823	1 673
<i>technické závady</i>	1 513	1 005	2 735	437	1 006
<i>z neuzavřených nehod</i>	0	576	22	162	2 735
Podíl nehod z vlastní viny na celkovém počtu dopravních nehod v %	29,09	28,57	28,16	30,66	34,30

Zdroj: Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

Téměř polovina dopravních nehod zaviněných řidičem MHD byla v roce 2004 způsobena neodhadnutím průjezdního profilu, dalšími často opakovanými příčinami byl nesprávný způsob jízdy, nepříznivé klimatické podmínky a závady na komunikaci. Bohužel, v některých případech se dopravní nehody neobešly bez zranění, a rok 2004 se z tohoto pohledu

velice smutnou bilancí, zejména počtem smrtelných zranění, kdy v tomto roce došlo k devíti těmto případům.

Graf 5.1. Přehled nehodovosti



Zdroj: Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

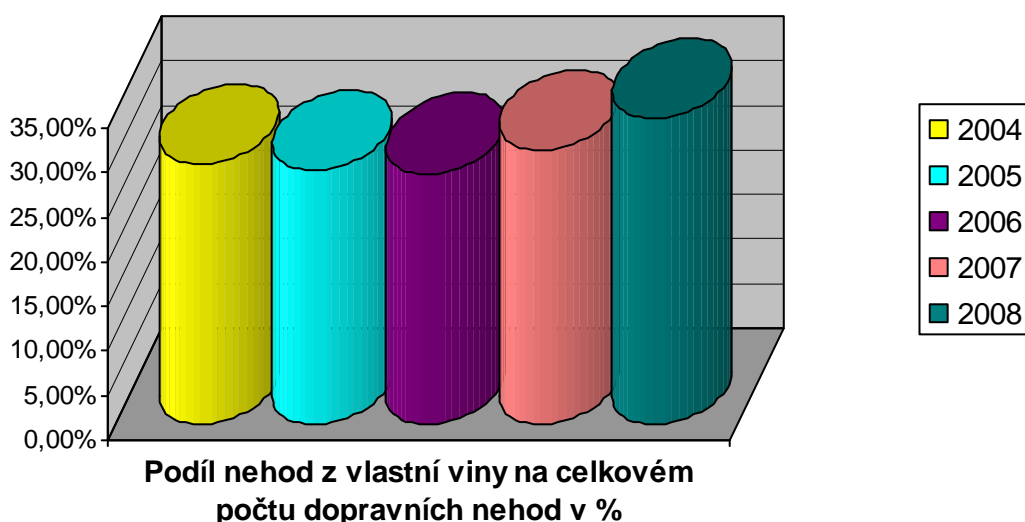
Rok 2005 byl poznamenán rozvojem silničního provozu v Ostravě, kdy se toto projevilo zvýšením dopravních nehod v městské hromadné dopravě. V roce 2005 došlo oproti roku předešlému k 15-ti procentnímu nárůstu dopravních nehod a to z 440 na 511. V tomto důsledku došlo taktéž ke zvýšení škod a to z 5.210 Kč na 6.134 Kč. Podíl nehod z vlastní viny na celkovém počtu dopravních nehod se však snížil z 29,09 % na 28,57 %. Dvěma hlavními a stále častějšími příčinami dopravních nehod z vlastní viny byly v roce 2005, stejně jako v roce předešlém, neodhadnutý průjezdní profil a nesprávný způsob jízdy.

V roce 2006 došlo k poklesu dopravních nehod v porovnání z předešlým rokem a to na 490, kdy však došlo k nárůstu odhadu škod v tis. Kč na 6.230, což bylo více než v předešlých dvou letech. Taktéž se oproti roku 2005 snížil procentuální podíl nehod z vlastní viny na celkovém počtu dopravních nehod, a to z 28,57 % na 28,16 % a činil tak procentuálně nejméně za poslední 3 roky. Nejčastější příčinou vzniku nehod z důvodu technické závady byly v roce 2006 poruchy na pantografech a trolejovém vedení.

V porovnání s rokem 2006 došlo k podstatnému zvýšení celkového počtu dopravních nehod. Hlavní příčinou dopravních nehod z vlastní viny zůstává neodhadnutí průjezdného

profilu a dále pak nesprávný způsob jízdy. Nejčastější příčinou vzniku nehod z důvodu technické závady byly poruchy na pantografech a trolejovém vedení. Z důvodu podstatného zvýšení celkového počtu dopravních nehod, zavedl DPO opatření ke snížení dopravní nehodovosti.

Graf 5.2. Přehled nehodovosti z vlastní viny řidičů



Zdroj: Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

5.4 Opatření ke snížení dopravní nehodovosti

V zájmu snížení dopravní nehodovosti byla v roce 2007 organizována pravidelná proškolení řidičů. Po každé dopravní nehodě z vlastní viny byl řidič přezkoušen ze znalostí zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění a z Provozních předpisů D1 a D2. Jízda bez nehod byla zohledňována v rámci motivačního systému řidičů MHD. Pro minimalizaci nehod v důsledku technické závady byly zpřísněny kontroly technického stavu vozidel v rámci pravidelných prohlídek a oprav vozidel. Údaje o dopravních nehodách a jejich příčinách byly pravidelně zveřejňovány v podnikovém Zpravodaji. Společnost rovněž v odůvodněných případech iniciovala změny v řízení silničního a drážního provozu a stavební úpravy kritických míst.

V roce 2008 a to konkrétně dne 11. dubna došlo k závažné dopravní nehodě na tramvajové lince č. 5, při níž byly tři osoby smrtelně zraněny, 17 osob utrpělo těžká zranění a 49 osob zranění lehká. Hmotná škoda překročila částku 2.500.000 Kč. V porovnání s rokem

2007 došlo i přes závažnou dopravní nehodu na tramvajové lince č. 5 k podstatnému poklesu celkového počtu dopravních nehod.

Mezi hlavní příčiny dopravních nehod z vlastní viny patřily nesprávný způsob jízdy a neodhadnutí průjezdného profilu. Dopravní nehody z důvodu technické závady byly nejčastěji způsobeny závadami na sběračích proudu tramvajových vozů a na trolejovém vedení.

Mezi opatření ke snížení dopravní nehodovosti v roce 2008 byly stejně jako v roce předešlém organizovány pravidelná proškolení řidičů, bylo prováděno přezkoušení řidiče po každé dopravní nehodě z vlastní viny a to ze znalostí zákona 361/2000 Sb. Jízda bez nehod je zohledňována v rámci motivačního systému odměňování řidičů MHD. Ve snaze zabránit možnosti opakování dopravní nehody na jednokolejném úseku trati linky číslo 5 proběhla v roce 2009 instalace zabezpečovacího zařízení. Pro minimalizaci nehod v důsledku technických závad byly zpřísněny kontroly technického stavu vozidel v rámci pravidelných prohlídek a oprav vozidel. Údaje o dopravních nehodách byly zveřejňovány v podnikovém časopise. Dopravní podnik Ostrava, a.s. rovněž v odůvodněných případech inicioval změny v řízení silničního a drážního provozu a stavební úpravy kritických míst.

5.5 Návrhy na zlepšení hospodaření

Jak už jsem předeslal v počátku mé práce, kromě výše uvedených analýz a nastínění situace v Dopravním podniku Ostrava, a.s. je cílem také navrhnout zlepšení v určité nebo určitých oblastech podniku a tím i v konečném důsledku zlepšení hospodaření a hospodářského výsledku. Co se týče návrhu na zlepšení hospodaření, tak vycházím z pěti výročních zpráv DPO a to z let 2004-2008. Každá firma, ať je to firma poskytující služby nebo vyrábějící zboží se snaží maximalizovat svůj zisk.

Co se týče dopravního podniku, tak jednou z oblastí jak maximalizovat zisk je maximalizace tržeb a to jak z prodeje svých jízdenek, měsíčníků atd., tak i snížení počtů osob přepravujících se bez platného dokladu. V tomto ohledu si myslím, že má ještě dopravní podnik mezery a troufám si i říci nedostatky. Na toto přímo navazuje ochota lidí přepravovat se prostředky městské hromadné dopravy. Čím více lidí bude městskou hromadnou dopravu využívat (budou s dopravou spokojeni), tím více vzroste prodej jízdenek a tím i tržeb a v konečném důsledku i zisku. Proto si myslím, že základem je snaha stále zlepšovat základní služby pro cestující.

Jedním z nejzákladnějších problémů současného rychlého světa je to, že většina lidí stále někde spěchá a ve chvíli, kdy přijdou na zastávku, chtějí, aby jim jela tramvaj či autobus. S tímto souvisí i nedostatečné spoje jednotlivých linek, kdy se mnohdy stává, že pokud člověk musí někde přestupovat, tak v dané zastávce znovu čeká několik minut na další tramvaj. Nedostatečné spojení je markantní hlavně v nočních hodinách, kdy je téměř nemožné se dostat z jednoho kraje města na druhý a to již vůbec nemluvím o tom, kdy se např. ve dvě hodiny ráno potřebuje někdo dostat z centra města například do okrajových oblastí Ostravy. Zde jezdí autobusy a trolejbusy nedostatečně často a lidem nezbyvá nic jiného, než využít služeb taxislužby. Mnoho lidí proto raději zvolí jízdu autem, než aby zvolili městskou hromadnou dopravu.

Dalším problémem, který spatřuji a který je možno odstranit je nedostatečná pozornost věnována handicapovaným lidem a maminkám s kočárky. Já osobně v tomto spatřuji hlavně nedostatečné množství a intenzitu spojů autobusů, trolejbusů a tramvají s bezbariérovým přístupem. Já osobně jezdím městskou hromadnou dopravou, dá se říci často, avšak jen málokdy vidím handicapovanou osobu, či maminku s kočárkem. Myslím si, že je to hlavně tím, že pokud si má například maminka s kočárkem vybrat mezi jízdou tramvají, kde si musí kočárek „vzít na ramena“ a vynést jej několik schodů a poté stejnou obtíž podstupovat i při vystupování, tak si raději vybere klidnou cestu automobilem. Mnoho lidí má totiž problém někoho cizího prosit o pomoc při nastupování a vystupování a proto raději tramvají nebo autobusem vůbec nejezdí. S tímto souvisí hlavně posílení bezbariérových prostředků městské hromadné dopravy v oblastech, kde je pravděpodobně vyšší výskyt těchto osob (ať už se jedná o maminky s kočárky, nebo handicapované občany), kterými jsou nemocnice, polikliniky, zdravotnická střediska, školky atd., a taktéž doba, kdy tyto skupiny osob tuto službu využijí. V případě zdravotnických zařízení se to týká ranních a dopoledních hodin, v případě školek např. brzké ranní hodiny a poté odpolední čas, kdy si maminky děti vyzvedávají. S tím souvisí i slevy při koupi vícedenních jízdenek pro tyto skupiny obyvatelstva.

Dalším místem, kde by bylo možno zvýšit finanční zdroje podniku je příjem z reklamní činnosti. Tato by mohla být prezentována v dopravních prostředcích nejen letáky a popisy, ale i fonetickým způsobem.

Myslím si, že výše uvedeným jsem se jen okrajově dotkl nejpálčivějších oblastí zlepšování služeb pro občany, kdy cílem a snad i smyslem veřejné dopravy je přilákat co nejširší spektrum obyvatel.

6. ZÁVĚR

V předešlých stránkách jsem provedl souhrnný popis situace, která je ve společnosti Dopravní podnik Ostrava, a.s. Nejprve jsem nastínil jednotlivé oblasti hospodaření DPO a poté jsem zhodnotil některé z nich.

Přeji si zde podotknout, že je velmi obtížné porovnat, zda si firma v roce 2008 vedla v celkovém pohledu lépe než v roce 2004 a to z důvodu toho, že oblast, kterou jsem si pro bakalářskou práci zvolil je velmi rozsáhlá. Do srovnání jsem záměrně odhlížel od některých stěžejních makroekonomických ukazatelů, jako je třeba vliv inflace na vývoj cen, spotřebních a výdajových trendů a vlivu inflace na příjmové stránky rozpočtu města. Jsem si vědom, že prezentované údaje tak vystihují pouze nominální hodnotu evidovanou ve statistických a účetních zprávách. Vzhledem k omezenému rozsahu bakalářské práce, nebyl podchycen vývoj hospodaření v reálných cenách, neboť práce by pak nabyla mnohem většího rozsahu.

V roce 2004 a 2005 skončilo hospodaření DPO v záporných číslech a z důvodu to zúčtování odložené daně a rozsáhlým investováním spojeného s nákupem nových vozidel MHD, dovybavení vozového parku s realizací strategických investičních projektů v oblasti Hranečnicku. Investice byly pořizovány ze zdrojů státu a města v souladu se zákonem č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění.

V roce 2006 se DPO podařilo skončit hospodaření v kladných číslech a to na základě přijatých úsporných opatření a snahy o maximální využití veškerých kapacit a zdrojů. Zdroje podnikatelských aktivit se zvýšily a pokryli tak z větší části ztrátu z městské hromadné dopravy.

V roce 2007 skončilo hospodaření v kladných číslech. Došlo k navýšení podnikatelských aktivit. Strategické navýšení revizorů se kladně projevilo v ekonomických výsledcích. Cestující pozitivně přivítali 17 nových nízkopodlažních vozidel.

Co se týče hospodářského výsledku v roce 2008, tak si DPO vedl v celku dobře i přes tragickou událost, ke které došlo na Vřesině, kde se na jednokolejové dráze v protisměru srazily dvě tramvajové soupravy linky č. 5.

Ve své práci jsem věnoval svou pozornost i jiným oblastem a to například tržbám MHD, počtu prodaných jízdenek, počtu přepravovaných osob v jednotlivých letech, počtu nehod dopravních prostředků MHD, množství a velikosti investic, zdrojů financování těchto investic či počtu přepravních kontrol.

Jednotlivé rozebrané oblasti v hospodaření DPO spolu úzce souvisí, kdy v konečném důsledku zlepšení v jedné oblasti přímo ovlivňuje oblast druhou a naopak. Managementu DPO se Od roku 2006 do konce roku 2008 dařilo získávat zakázky ve svých aktivitách a tím zlepšovala nejen výsledky hospodaření v jednotlivých letech, ale i životní prostředí, což bylo a je kladně vnímáno ze stran cestujících, pro které se v rámci investičních programů zvelebují prostředí pro cestování.

Myslím si, že jedinou správnou cestou pro DPO, kterou by měl do budoucna směřovat je zkvalitňování služeb pro cestující, aby se tito cítili při jejich poskytování spokojeně a využívali je v co možná největší míře. Jen tato cesta vede ke zvyšování tržeb DPO, kdy tyto finanční prostředky poté může DPO využít v dalších oblastech svého podnikání. Protože jen spokojení zákazníci se rádi vracejí a nevyhledávají jinou alternativu, jak uspokojit své požadavky.

V novém tisíciletí je MHD nepostradatelnou veřejnou službou, kdy se domnívám, že DPO se snaží plnit veškerá kritéria Evropské unie a tím se zařazuje mezi vyspělá evropská města s dopravní obslužností.

Použitá literatura :

EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: VŠE Praha, 2008. 152 s. ISBN 978-80-245-1416-1.

EISLER, J. *Úvod do ekonomiky dopravy*. Praha: Codex Bohemia Praha, 1998. 288 s. ISBN 80-85963-54-X.

FOLPRECHT , J. a kol. *Městská hromadná doprava: (vybrané statě)*. 1.vyd. Ostrava: VŠB – TUO Ostrava, 2005. 107 s. ISBN 80-248-0769-6.

HALÁSEK, D.; LENERT, D. *Ekonomika veřejného sektoru*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2008. 230 s. ISBN 978-80-248-1854-2.

KŘIVDA, V. *Organizace a řízení dopravy II*. 1. vyd. Ostrava: VŠB – TUO Ostrava, 2009. 154 s. ISBN 978-80-248-2123-8.

LACEK, M. *Městská doprava, základy teorie a praxe I. díl*. 1. vyd. Praha: Nadas, 1983. 246 s.

MELICHAR, V. *Ekonomika dopravního podniku*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1995. 81 s. ISBN 80-7194-000-3.

PEKOVÁ, J.; PILNÝ, J.; JETMAR, M. *Veřejná správa a finance*. 2. vyd. Praha: ASPI, 2008. 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.

PERNICA, P. a kol. *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, 2001. 479 s. ISBN 80-86395-13-8.

PROVAZNÍKOVÁ, R. *Financování měst, obcí a regionů : teorie a praxe*. Praha: Grada Publish, 2007. 280 s. ISBN 978-80-247-2097-5.

REKTOŘÍK, J. a kol. *Organizace neziskového sektoru*. 2. vyd. Praha: EKOPRESS, 2007. 187 s. ISBN 978-80-86929-25-5.

SUROVEC, P. *Provoz a ekonomika silniční dopravy I*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2001. 119 s. ISBN 80-7078-735-X.

ŠTĚRBA, R.; PASTOR, O. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: ČVUT v Praze, 2005, 107 s. ISBN 80-01-03185.

Interní materiály

Výroční zpráva DPO za rok 2004.

Výroční zpráva DPO za rok 2005.

Výroční zpráva DPO za rok 2006.

Výroční zpráva DPO za rok 2007.

Výroční zpráva DPO za rok 2008.

Zpravodaj DPO č. 1/2004.

Zpravodaj DPO č. 5/2004.

Zpravodaj DPO č. 2/2005.

Zpravodaj DPO č. 6/2005.

Zpravodaj DPO č. 1/2006.

Zpravodaj DPO č. 6/2006.

Zpravodaj DPO č. 1/2007.

Zpravodaj DPO č. 4/2007.

Zpravodaj DPO č. 1/2008.

Zpravodaj DPO č. 6/2008.

Elektronické publikace

Dopravní podnik Ostrava, a.s. [on-line].2006 [cit.12.1.2010].dostupné z WWW :

<http://www.dpo.cz>

Dopravní podnik Ostrava, a.s. [on-line].2008 [cit.4.3.2010]. dostupné z WWW :

<http://www.dpo.cz/spolecnost/cisla.htm>.

Dopravní podnik Ostrava, a.s. [on-line].2006 [cit.12.1.2010].dostupné z WWW :

<http://www.dpo.cz/spolecnost/spolecnost.htm>

ODIS [on-line].2009 [cit.23.3.2010]. dostupné z WWW :

http://www.kodis.cz/data/pages/tarif_2009/mapa_zon.pdf

Statutární město Ostrava, [on-line].2009 [cit.23.3.2010].dostupné z WWW :

<http://www.ostrava.cz/jahia/Jahia/lang/cs/pid/727>

Legislativa

Zákon o silniční dopravě č.111/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů

Zákon o drahách č. 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů

Seznam příloh

Příloha č. 1 : Požadavky na hromadnou osobní dopravu

Příloha č. 2 : Základní údaje o tramvajové, trolejbusové a autobusové dopravě

Příloha č. 3 : Převážní kontroly

Seznam zkratek

DM.....	Dlouhodobý majetek
DPO.....	Dopravní podnik Ostrava, a.s.
HOD.....	Hromadná osobní doprava
MD.....	Městská doprava
ODIS.....	Ostravský dopravní integrovaný systém

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 7. května 2010

René Svoboda
jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:
Višňová 1138, Vratimov, PSČ 739 32

Příloha č. 1

Požadavky na hromadnou osobní dopravu

Přepravní požadavky	cestující	společnost	Provozovatel
Rychlost	maximální	Maximální	Maximální
Spolehlivost	maximální	Maximální	Maximální
Přesnost	maximální	Maximální	Maximální
přepravní kapacita	maximální	Nezbytná	Nezbytná
Pohotovost	maximální	Maximální	Maximální
prostorová dostupnost	maximální	Maximální	Nezbytná
Sociologické požadavky	-	-	-
Jízdné	minimální	Nezbytné	Maximální
sociální dostupnost	maximální	Maximální	Minimální
bezpečnost dopravy	maximální	Maximální	Maximální
pohodlí přemísťování	maximální	Nezbytné	Nezbytné
Hygiena	maximální	Maximální	nezbytná
Spotřební požadavky	-	-	-
Energie	nezbytná	Minimální	minimální
suroviny, materiál	nezbytná	Minimální	minimální
lidská práce	nezbytná	Minimální	minimální
plošná náročnost dopravy	minimální	Minimální	nezbytná
Ekologické požadavky	-	-	-
Hluk	minimální	Minimální	nezbytný
Exhalace	minimální	Minimální	minimální
vibrace, otřesy	minimální	Minimální	nezbytné
Prašnost	minimální	Minimální	minimální
pevné odpady	nezbytné	Minimální	nezbytné
Estetika	maximální	Maximální	nezbytná

Pramen : SUROVEC, P. *Provoz a ekonomika silniční dopravy I.* 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2001. 7s. ISBN 80-7078-735-X.

Příloha č. 2

Základní údaje o tramvajové dopravě

Tramvaje	2004	2005	2006	2007	2008
Počet linek	15	15	16	16	17
Délka linek (v km)	200,7	201,8	207,5	208,9	213,5
Počet vozidel	293	290	292	290	283
z toho nízkopodlažních	-	-	50	54	66
Počet řidičů	358	356	350	335	328
Ujeté vozové km (v tis. km)	15 617	15 144	14 356	14 230	14 079
Délka provozní sítě (v km)	65,2	65,7	65,7	65,7	65,7
Oběžná rychlost (km/hod.)	17,53	16,93	17,52	17,54	17,27
Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vypravených vozidel v %	13,70	14,29	16,61	19,55	19,72

Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

Základní údaje o trolejbusové dopravě

Trolejbusy	2004	2005	2006	2007	2008
Počet linek	10	10	11	10	9
Délka linek (v km)	78,8	77,6	90,4	86,9	81,9
Počet vozidel	63	65	65	66	64
z toho nízkopodlažních	-	-	29	32	34
Počet řidičů	137	134	131	130	126
Ujeté vozové km (v tis. km)	3 188	3 119	3 018	2 999	3 075
Délka provozní sítě (v km)	29,3	29,3	29,3	29,3	29,3
Oběžná rychlost (km/hod.)	13,64	13,70	13,97	14,35	14,29
Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vypravených vozidel v %	38,41	39,29	45,00	50,98	53,75

Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

Základní údaje o autobusové dopravě

Autobusy	2004	2005	2006	2007	2008
Počet linek	64	63	62	67	62
Délka linek (v km)	863,7	843,9	859,7	887,4	826,2
Počet vozidel	335	324	319	318	321
z toho nízkopodlažních	-	-	68	80	90
Počet řidičů	590	586	573	572	582
Ujeté vozové km (v tis. km)	18 301	18 412	18 399	18 285	18 289
Délka provozní sítě (v km)	357,5	363,8	364,1	380,5	376,4
Oběžná rychlost (km/hod.)	17,86	18,34	19,07	18,97	18,94
Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vypravených vozidel v %	13,95	17,75	19,76	24,91	28,62

Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.

Příloha č. 3

Tabulka 4.11. Přepravní kontroly

Rok	2004	2005	2006	2007	2008
Průměrný počet kmenových revizorů	50,75	52,58	53,33	61,66	62,75
Průměrný počet externích revizorů	7,58	4,33	--*	--*	--*
Počet zkontrolovaných vozidel (v ks)	277 896	274 630	284 407	330 308	329 117
Průměrné % tzv. černých pasažérů zjištěných u kontrol	3,65	3,69	3,56	3,51	2,97
Počet případů řešených revizory (v ks)	84 701	81 436	85 597	92 299	95 574
z toho:					
Počet inkasovaných přírážek ve voze	5 444	5 374	5 772	6 786	5 460
Počet sepsaných dohod	79 257	76 062	79 825	92 513	90 114
Počet uhrazených případů	34 277	33 649	34 283	37 534	37 387
Počet podaných platebních rozkazů k soudu	3 620	3 770	1 056	2 347	2 230
Výnosy z přepravní kontroly (v tis. Kč)	21 074	21 631	22 801	24 470	27 382
Výnosy z postoupených pohledávek(v tis. Kč)	0	4 881	0	11 627	18 829
Ostatní výnosy - jízdné,náklady, úroky z prodlení(v tis. Kč)	2 515	2 344	2 823	2 871	4 848
Výnosy z přepravní kontroly a pohledávek celkem (v tis. Kč)	23 589	28 856	25 624	38 968	51 059

* činnost externích revizorů byla ukončena v březnu 2006

Zdroj : Výroční zprávy DPO z roků 2004-2008. Vlastní zpracování.